SUR

SHACKLETON

Historia de la última expedición
de Shackleton 1914-1917

Sur es la historia del viaje más importante de Sir Ernest Shackleton, narrada por él mismo: la Expedición Imperial Trans-Antártica. Sintiendo que el orgullo de su patria, Gran Bretaña, estaba perdido al no haber sido el primer país en alcanzar el Polo Sur Geográfico —el noruego Roald Amundsen lo había conquistado el 1911— Shackleton planificó un nuevo viaje con grandes ambiciones. No solo se proponía llegar al Polo Sur, sino que soñaba con atravesar a pie el vasto continente blanco, desde el mar de Wedell hasta el mar de Ross, en una distancia total de 2900 kilómetros.

En los albores de la Primera Guerra Mundial, en 1914, partió la expedición a bordo del *Endurance*. Pero las condiciones climáticas en ese año fueron más rigurosas de lo normal, y su poderoso barco quedo atrapado en la inconmensurable presión de los *packs* de hielo. Sin poder hacer nada para salvarlo, los valientes tripulantes debieron abandonarlo y verlo morir aplastado en el abrazo irrompible de las grandes masas heladas.

Desde ese momento, Shackleton y sus hombres debieron luchar contra el clima hostil, y resolver la forma de ser rescatados lo antes posible. Shackleton dio significativas muestras de coraje y resolución —aún hoy se invoca su nombre como ejemplo de liderazgo— al animarse a hazañas tan peligrosas como la navegación de un mar embravecido con un pequeño bote de siete metros de eslora, y a la marcha ininterrumpida de 36 horas a través de las amenazantes montañas y glaciares de la isla Georgia del Sur. *Sur* no es una simple crónica; este libro es el testimonio de una de las más grandes historias de supervivencia de todos los tiempos.

Ernest Henry Shackleton

Sur

Relato de la Expedición Transantártica del Endurance 1914-1917

ePub r1.0
Titivillus 17.01.18

Título original: *South: The story of Shackleton's 1914–17 expedition*
Ernest Henry Shackleton, 1919
Traducción: Servanda de Hagen & Verónica Weinstabl & Teresa García & J. A. Sanz
Fotografías: Frank Hurley & Biblioteca del Congreso

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

«Se buscan hombres para viaje peligroso,
Sueldo bajo. Frío extremo.
Largos meses de total oscuridad.
Escasas posibilidades de regresar con vida.
Honor y reconocimiento en caso de éxito».

De los cinco mil candidatos que acudieron a este anuncio, solo 27 tuvieron «la suerte» de quedar atrapados en el hielo durante dos años pasando a formar parte del fracaso más famoso, instructivo y aleccionador de la historia de la exploración polar.

Si bien es cierto que la expedición del *Endurance* se nos ha presentado siempre como modelo de liderazgo y supervivencia, no podemos evitar aconsejar al lector perspicaz, ya que dispone, al fin, del testimonio real del propio Shackleton, que trate de descubrir otros méritos bien diferentes en su relato pues, quizá, desvele más en lo que calla que en lo que narra.

§

Abríguense bien y buen viaje.

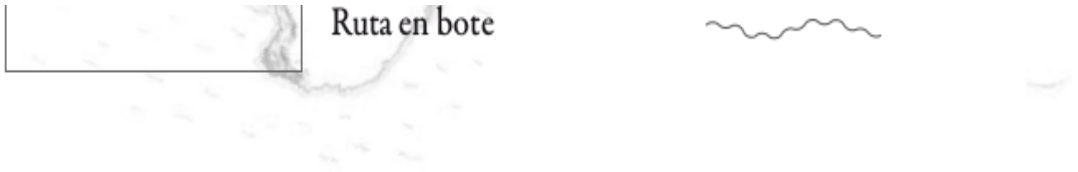
SUR

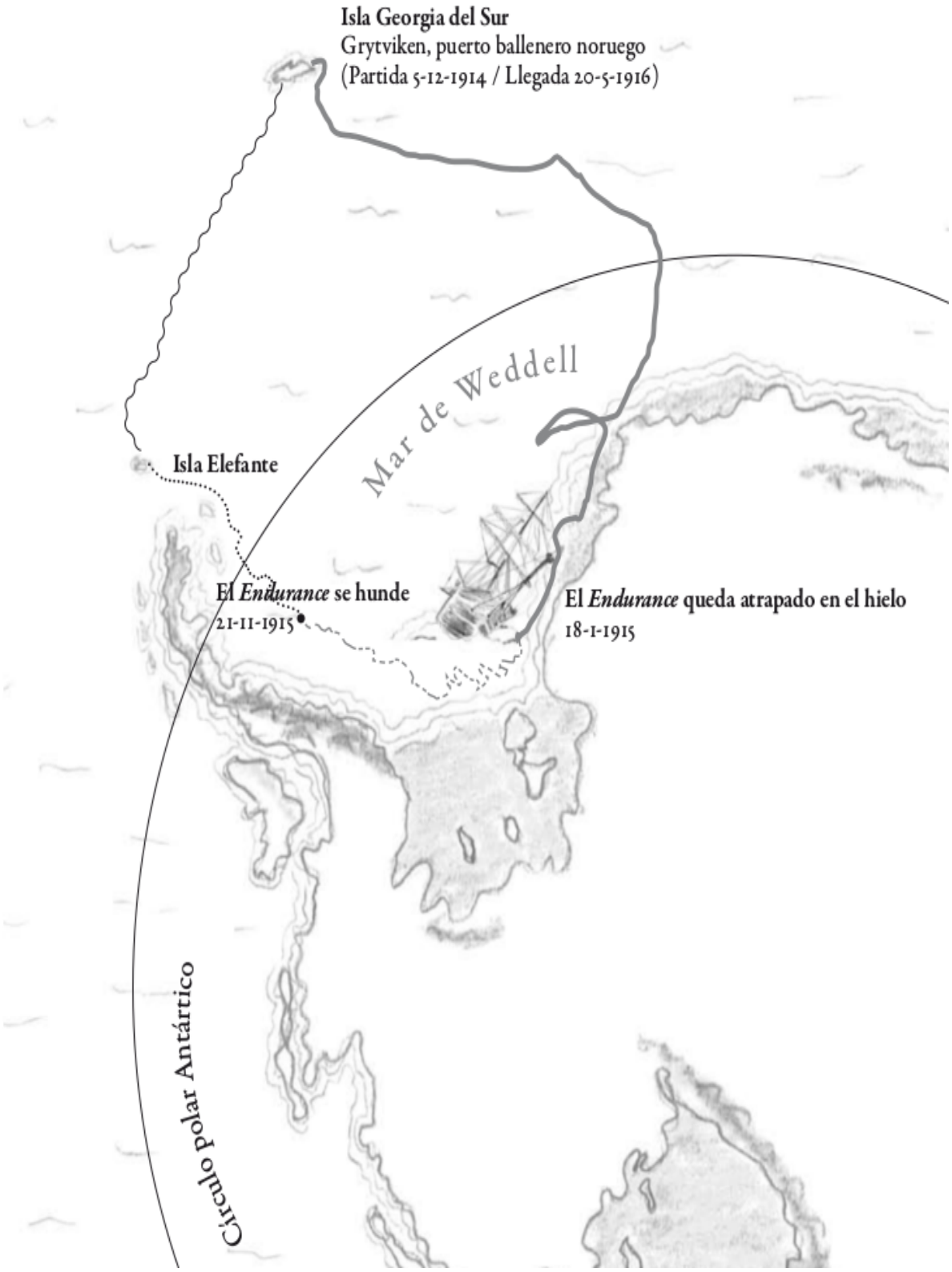
Relato de la Expedición Transantártica
del *Endurance*
1914–1917

por

ERNEST HENRY SHACKLETON

Ruta con el *Endurance*
Ruta con la deriva
Ruta tras el naufragio


Ruta en bote


Isla Georgia del Sur
Grytviken, puerto ballenero noruego
(Partida 5-12-1914 / Llegada 20-5-1916)
Mar de Weddell
Isla Elefante
El *Endurance* se hunde
21-11-1915
El *Endurance* queda atrapado en el hielo
18-1-1915
Círculo polar Antártico

Mar de Ross

NOTA DEL EDITOR

«Supuse que preferirías un burro vivo a un león muerto».

ERNEST SHACKLETON

A Shackleton se le atribuyen dos de las mejores frases dichas en la historia de la exploración. Estas réplicas, además, ilustran una característica tan fundamental como admirable en Shackleton, y constituye un rasgo común a todas sus expediciones: la actitud positiva ante el fracaso.

Una de esas frases inicia esta breve nota del editor, y es de los pocos testimonios que tenemos de Emily Shackleton, su mujer, quien aseguró que este fue el único comentario de su esposo en la intimidad sobre la fracasada expedición del *Nimrod*. En aquella ocasión, tuvo que abandonar su idea de llegar al polo Sur a escasos 160 km del ansiado punto. Una vez revisadas las provisiones comprobó que no había suficientes raciones para llegar al Polo y volver con vida, así que decidió regresar a la carrera luchando contra el hambre y el frío. Consiguió llegar con sus hombres a *Hut Point* en el momento justo en el que habían convenido que zarpara el *Nimrod* (véase foto de pág. 23).

La otra frase, asociada a la expedición que nos ocupa, la dijo tras ver como el *Endurance* era aplastado y engullido, literalmente, al fondo del océano, por la presión del hielo. La tripulación se hallaba desembarcada y a salvo a una distancia prudencial. Cuando se reunió con ellos, informó:

«Tengo dos noticias, una es buena y otra es mala: la mala es que nuestro barco se ha hundido, la buena es que volvemos a casa».

A pesar de lo inspirado de algunos pasajes y lo peculiar de alguna de las situaciones que se relatan en este libro, hay algo que nos deja un mal sabor de boca en toda esta historia y proyecta una sombra sobre los méritos de Shackleton. Y él, quizá, debía saberlo, pues lo omite en todo el libro.

Worsley y MacNeish, a nuestro juicio, son los dos pilares sobre los que se sustenta la supervivencia del grupo. Si no hubieran estado allí, todos habrían muerto. El primero, por sus dotes de navegación y orientación, fue capaz de llevar un bote salvavidas a través del Atlántico sur y dar con *la aguja en el pajar* pues, sin duda, esa es la proporción entre el océano y las islas Georgias del Sur respecto a una pequeña barca. Y, MacNeish, un excelente carpintero capaz de rediseñar un bote con pedazos de un naufragio para hacerlo resistir una travesía tormentosa y bastante más que incierta. Si el bote reconstruido por MacNeish no hubiera aguantado la travesía, hoy no estaríamos leyendo las palabras de Shackleton (que, ironías del destino, habla bastante poco de él).

Pues bien, todos los miembros (excepto cuatro) de la expedición del *Endurance* recibieron la Medalla Polar que concede el Reino Unido, Uno de los ausentes fue el hábil carpintero McNeish. Shackleton nunca le perdonó una insubordinación al desobedecer una orden, ni un roce de personalidad con el propio Worsley. Por su parte, McNeish, según testimonios, nunca perdonó a Shackleton que matara a su gato (que atendía al nombre de *señora Chippy*).

La inconsciencia de esta injusticia, la nula capacidad de perdonar, no reconocer el mérito de MacNeish y no recompensarle por ello, le resta unos cuantos puntos a Shackleton.

Un lector avispado, dirá que el *Jefe* no tenía una actitud positiva frente al fracaso, ni cometía injusticias con sus hombres, sino que todo se debe a la flema que gastan los británicos. He de confesar que no lo vamos a discutir, pues quizá adoptemos esa opinión sin inmutarnos antes de pasar esta página.

Han pasado tantos años desde esta increíble aventura, tal vez la historia de supervivencia más grande jamás contada, que solo ha quedado la

admiración del hecho de que haya sucedido, y lo que cada cual quiera aprender de ello.

EL EDITOR

IMMENSE ATTRACTION.

TOWN HALL, BURTON-ON-TRENT

THE BURTON-ON-TRENT MUNICIPAL OFFICERS' GUILD
has arranged with THE LECTURE AGENCY, Ltd., of London, for

SIR ERNEST SHACKLETON

C.V.O., F.R.G.S.

TO GIVE HIS

LECTURE

ENTITLED:

"THE SOUTH POLE"

THURSDAY, NOV. 21 at 8

In addition to giving a popular account of his own South Polar Expedition, Sir Ernest will describe and explain the Expeditions under Capt. Scott and Capt. Amundsen.

The Lecture will be fully illustrated from PHOTOGRAPHS and some very striking KINEMATOGRAPH FILMS taken during the Expedition.

THE CHAIR WILL BE TAKEN BY

GEORGE T. LYNAM, Esq., M.Inst.C.E.

(President of the Guild.)

RESERVED SEATS, 3/- (Family Tickets to admit four), 10/6; UNRESERVED, 2/- & 1/-

Early Doors open at 7.30 p.m. for Ticket-holders only. | Ordinary Doors open at 7.45. Carriages at 9.45 p.m.

PLAN OF HALL & Tickets now ready at HORNE, THOMPSON & Co.'s Music Warehouse, 184 & 185 Station St., Burton-on-Trent. Telephone No. 471. Tickets may also be had from members of the Guild, or from TOWN HALL, BURTON-ON-TRENT.

WAUDE THOMPSON, *Guild Hon. Secretary*

Late Cars will be run to Ashby

Cartel anunciador de una conferencia sobre el polo Sur.

Es curioso señalar que Shackleton jamas llegó a cobrar derechos sobre el libro que tiene en sus manos, pues los beneficios fueron embargados y destinados a pagar las deudas contraídas en la expedición del Endurance.

Dos imágenes para la Historia.

EL MUNDO ENTRE 1914 Y 1917

1914

Enero: El rey Alfonso XIII disuelve el Congreso.

—Ford reduce a hora y media el tiempo de montaje del modelo T e instaura la jornada laboral de 8 horas.

Junio: El archiduque y heredero al trono austrohúngaro, Francisco Fernando, y su esposa Sofía Chotek, son asesinados en Sarajevo por un nacionalista serbio. Este hecho se considera el detonante de la I Guerra Mundial.

Julio: Estalla la I Guerra Mundial:

—Declaración de guerra de Austria-Hungría a Serbia.

Agosto: Declaración de guerra de Alemania a Rusia.

—Declaración de guerra de Alemania a Francia.

—Declaración de guerra de Reino Unido a Alemania.

—Declaración de guerra de Austria-Hungría a Rusia.

—Se abre al tráfico el canal de Panamá.

—Declaración de guerra de Japón a Alemania.

Noviembre: El Dr. Luis Agote realiza la primera transfusión de sangre en la Clínica Médica del hospital Rawson de Buenos Aires.

Diciembre: Bélgica deja de publicar sus periódicos en protesta contra la censura alemana.

1915

Febrero: La ración diaria de pan en Alemania es de 225 g por persona.

—Ejecución de los serbios condenados por el atentado contra el archiduque de Austria Francisco Fernando.

—Se inaugura en San Francisco la Exposición Universal con la participación de 45 países (incluidos los beligerantes).

Marzo: Se inaugura en España el primer servicio de diligencias que unen Barcelona y Reus en once horas y media.

—Se crea en Estados Unidos el NACA (*National Advisory Committee for Aeronautics*), organización predecesora de la agencia espacial estadounidense, NASA.

—Plutón es fotografiado por primera vez, aunque todavía no se reconoce como planeta.

Abril: Turquía comienza el genocidio armenio.

Mayo: 23 de mayo: Italia declara la guerra al Imperio austrohúngaro.

Jimio: David Wark Griffith estrena *El nacimiento de una nación*.

Septiembre: Publicación *de La Metamorfosis* de Kafka.

Octubre: Bulgaria entra en la guerra en el bando de los imperios centrales, Alemania y Austria-Hungría.

Noviembre: Albert Einstein presenta la teoría de la relatividad general, en la que reformula por completo el concepto de gravedad.

Diciembre: Nace Edith Piaf, cantante francesa.

1916

Enero: El parlamento británico vota la ley sobre el servicio militar obligatorio para los solteros.

Febrero: El canciller del Reich prohíbe la exportación de hierro y acero.

Marzo: Portugal declara la guerra a Alemania.

Abril: El I de abril un cirujano alemán diseña una mano ortopédica.

—Levantamiento de Pascua en Dublín, hecho que inicia la Guerra de la Independencia de Irlanda.

Mayo: Primera intervención militar de los Estados Unidos en la República Dominicana con el desembarco de las tropas y la proclama, el de noviembre, de la ocupación del país por un periodo de 8 años.

Julio: Entra en vigor la denominada «Ley Seca» que prohíbe la venta de bebidas alcohólicas en Estados Unidos.

—**William Edmund Boeing fundó en Seattle la compañía aeronáutica que lleva su nombre:** Boeing.

Agosto: Rumania declara la guerra a Austria-Hungría.

—Italia declara la guerra a Alemania.

Septiembre: Sigmund Freud publica su *Introducción al psicoanálisis*.

—Nace Antonio Buero Vallejo, dramaturgo español.

Noviembre: «Guerra de los señores» en Pekín.

Diciembre; Se celebra por primera vez el *cabaret* internacional creado por el movimiento dadaísta.

1917

Enero: Muere William Frederick Cody, más conocido como *Buffalo Bill*.

Febrero: El servicio de espionaje francés detiene a la espía holandesa Mata Hari en un hotel de París.

—Alemania declara la guerra submarina total, con lo que cualquier buque puede ser atacado sin previo aviso.

—Estados Unidos rompe relaciones diplomáticas con Alemania.

—En Francia, la Cámara vota el pago de un franco diario a los soldados de las trincheras.

—En Prusia se crea un Ministerio de Abastos para combatir el hambre.

—El Reich introduce las monedas de aluminio y retira las de cobre para aprovechar este metal con fines bélicos.

—El ejército ruso apoya a los obreros contra el Zar, liberan a los presos políticos y toman varios edificios de Petrogrado.

Marzo: La Ley Jones otorga la ciudadanía estadounidense a los habitantes de la invadida isla de Puerto Rico.

—Tras una revuelta, Nicolás II es obligado a abdicar al trono de Rusia. Comienza así la Revolución rusa.

Abril: Lenin, tras su regreso a Petrogrado, presenta una serie de postulados conocidos como *La Tesis de Abril*, donde el líder comunista se comprometía a salir de la guerra, a dar la tierra a los campesinos, y el gobierno a los obreros.

Mayo: Los pastorcillos portugueses de Fátima, Jacinta Marto, Francisco Marto y Lucía dos Santos aseguran que se les apareció la Virgen.

Junio: El rey Constantino I de Grecia abdica en su hijo Alejandro a causa de las presiones ejercidas por Francia en nombre de los aliados.

Octubre: Es ejecutada la espía holandesa Mata Hari.

Noviembre: Los bolcheviques forman un Gobierno revolucionario en Rusia bajo el liderazgo de Lenin.

—Nace Indira Gandhi, político y primera ministra de la India entre 1966 y 1977, y entre 1980 y 1984.

Diciembre: Finlandia se independiza de Rusia tras 109 años de ocupación. Será reconocida el 3 de enero de 1918.

—Durante el mandato del dictador Juan Vicente Gómez, se descubre petróleo en Venezuela.

—Se concede el premio Nobel de la Paz al Comité Internacional de la Cruz Roja.

A mis camaradas, que cayeron en la guerra blanca del sur y en el campo rojo de Francia y Flandes [1]

PREFACIO

Después de la conquista del polo Sur por parte de Amundsen, quien aventajó a la Expedición Británica al mando de Scott solo por un estrecho margen de días, restaba solo un gran objetivo principal de los viajes a la Antártica: la travesía del continente Antártico de mar a mar, pasando por el Polo.

Cuando regresé de la expedición del *Nimrod*, en la que tuvimos que abandonar nuestro intento de plantar la bandera británica en el polo Sur, vencidos por el estrés de las circunstancias a menos de ciento sesenta kilómetros de nuestra meta, mi mente se concentró en el cruce del continente, puesto que tenía la certeza moral de que, ya fuera Amundsen o Scott, se llegaría al Polo por nuestra ruta o por una paralela. Después de oír acerca del éxito del noruego, comencé a hacer los preparativos para iniciar el último gran viaje a fin de que fuera una expedición británica la que lograra el primer cruce del último continente.

Nuestro objetivo no fue conseguido, pero la historia de nuestro intento es el tema de las siguientes páginas, y creo que aunque debe quedar registrado el fracaso del verdadero objetivo, hay capítulos en este libro llenos de una gran aventura, días extenuantes, noches solitarias, experiencias únicas y, sobre todo, registros de una resuelta determinación, una lealtad suprema y una generosa abnegación por parte de mis hombres, lo cual, aun en estos días que han sido testigos de los sacrificios de grandes naciones sin importar el interés personal de los individuos, seguirán siendo de interés para los lectores que ahora dan la espalda de buena gana al horror

rojo de la guerra y la tensión de los últimos cinco años. Quizá es buen momento ahora para leer, con mentes más comprensivas, el relato de la «Guerra Blanca del Sur». Las luchas, las desilusiones y la resistencia de este pequeño grupo de británicos, perdidos durante casi dos años en la firmeza del hielo polar, luchando por cumplir con la tarea ordenada e ignorantes de las crisis por las que estaba pasando el mundo, conforman un relato único en la historia de la exploración antártica.

A causa del naufragio del *Endurance* y del desastre del *Aurora*, ciertos documentos relacionados principalmente con la organización y los preparativos de la expedición se han perdido; sin embargo, de todas maneras no tenía intención de presentar un relato detallado del esquema de preparación, almacenamiento y otros asuntos necesarios aunque de poca importancia para el lector en general, puesto que desde el inicio de este siglo, todos los libros sobre la exploración antártica han tratado en su totalidad esta cuestión. Por lo tanto, presento brevemente al lector el inicio y la organización de la expedición e incluyo aquí una copia del programa que preparé a fin de suscitar el interés del público en general hacia nuestra expedición.

GRUPO TRANSCONTINENTAL

El primer cruce del continente antártico, de mar a mar a través del Polo, aparte de su valor histórico, será un viaje de gran importancia científica.

La distancia será, a grandes rasgos, de unos dos mil novecientos kilómetros, y la primera mitad, desde el mar de Weddell hasta el Polo, será por terreno desconocido. Cada paso será un avance en las ciencias geográficas. Se investigará si la gran cadena montañosa Victoria, que ha sido trazada desde el mar de Ross hasta el Polo, se extiende a través del continente y, así, se conecta, con excepción de la interrupción del océano con los Andes de América del Sur, y si la gran meseta alrededor del Polo se sumerge gradualmente hacia el mar de Weddell.

En el viaje, se harán continuas observaciones magnéticas. La ruta llevará hacia el polo magnético, y la determinación, de la caída de la aguja magnética será de importancia para el magnetismo práctico. Las condiciones meteorológicas serán registradas en detalle, y ello debería ayudar a resolver muchos de nuestros problemas meteorológicos.

El glaciólogo y el geólogo estudiarán las formaciones de hielo y la naturaleza de las montañas, y este informe demostrará ser de gran interés científico.

TRABAJO CIENTÍFICO DE OTROS GRUPOS

Mientras el grupo transcontinental esté llevando a cabo el mayor viaje polar jamás realizado para la bandera británica, los otros grupos se abocarán a un importante trabajo científico.

Dos grupos con trineos operarán desde la base en el mar de Weddell. Uno viajará hacia el oeste, en dirección a la Tierra de Graham, y hará observaciones, obtendrá muestras geológicas y demostrará si hay montañas en esa región conectadas con las que se encuentran del otro lado del Polo.

Otro grupo viajará hacia el este, en dirección a la Tierra de Enderby, y llevará a cabo un programa similar. Y un tercero, que permanecerá en la base, estudiará la fauna terrestre y marina y las condiciones meteorológicas.

Desde la base del mar de Ross, del otro lado del Polo, otro grupo viajará hacia el sur y, probablemente, esperará la llegada del grupo transcontinental en la cima del glaciar Beardmore, cerca del monte Buckley, donde se descubrieron las primeras vetas de carbón en la Antártica. Esta región es de gran importancia para el geólogo, quien podrá leer mucho acerca de la historia de la Antártica en las rocas.

Ambos barcos de la expedición estarán equipados para dragar, sondear y llevar a cabo toda clase de tareas hidrográficas. El barco del mar de Weddell se esforzará por trazar la costa desconocida de la Tierra de Graham y, de ambas embarcaciones, con sus tripulaciones científicas, se espera recibir importantes resultados.

Los diversos grupos de tierra y los dos barcos, por lo tanto, llevarán a cabo tareas geográficas y científicas nunca antes realizadas por ninguna expedición al Polo a esa escala y en esa área.

Este será el primer uso del mar de Weddell como base para la exploración, y todos los grupos se abrirán paso por vastas extensiones de tierra desconocida. Es apropiado que este trabajo sea realizado bajo la bandera británica puesto que toda el área del sur hasta el Polo es territorio británico. En julio de 1908, se emitieron patentes reales bajo el Gran Sello que declaraban que el gobernador de las Islas Falkland[2] debía ser el gobernador de la Tierra de Graham (que forma la parte occidental del mar de Weddell), y otra sección de la misma proclamación define que el área del territorio británico «está situada en el Océano Atlántico Sur al sur del paralelo 50 de latitud S y entre 20° y 80° de longitud O». Si se observa un mapa, se verá que esto incluye el área en la que la presente expedición trabajará.

CÓMO SE ATRAVESARÁ EL CONTINENTE

El barco del mar de Weddell, con todos los miembros de la expedición que operarán desde esa base, zarpará de Buenos Aires en octubre de 1914, e intentará desembarcar en noviembre a los 78° de latitud S.

Si se hiciera esto, el grupo transcontinental emprenderá su viaje de dos mil novecientos kilómetros con la esperanza de llevar a cabo la marcha a través del Polo y llegar a la base del mar de Ross en cinco meses. Si el desembarco se hiciera avanzada la temporada, el grupo se retirará a los cuarteles de invierno, instalará depósitos durante el otoño y la primavera siguiente y, lo antes posible en 1915, emprenderá el viaje.

El grupo transcontinental será dirigido por Sir Ernest Shackleton y constará de seis hombres. Llevará cien perros con trineos y dos trineos con motor con hélices aéreas. El equipo incluirá todo lo que la experiencia del líder y sus consejeros expertos puedan sugerir. Cuando este grupo haya llegado a la zona del Polo, después de recorrer mil trescientos kilómetros de

terreno desconocido, se dirigirá al norte, hacia la cabeza del glaciar Beardmore, y allí se espera encontrar al grupo proveniente del mar de Ross. Ambos grupos se unirán y se dirigirán a la base del mar de Ross, donde la expedición anterior tenía sus cuarteles de invierno.

En total, catorce hombres llegarán en el *Endurance* al mar de Weddell. Seis emprenderán el viaje transcontinental, tres irán hacia el oeste, tres hacia el este y dos permanecerán en la base realizando el trabajo ya descrito.

El *Aurora* llevará a seis hombres a la base del mar de Ross. Instalarán depósitos en la ruta del grupo transcontinental y marcharán hacia el sur para ayudar a ese grupo y llevar a cabo observaciones geológicas y de otra naturaleza, tal como ya se describió.

En caso de tener éxito el grupo transcontinental, como es de suponer, en la travesía durante la primera temporada, su regreso a la civilización puede esperarse para abril de 1915. Las otras secciones, para abril de 1916.

LOS BARCOS DE LA EXPEDICIÓN

Se han seleccionado los dos barcos para la expedición.

El *Endurance*, el barco que transportará al grupo transcontinental al mar de Weddell y luego explorará una costa desconocida, es una embarcación nueva especialmente construida para trabajar en el Polo bajo la supervisión de un comité de exploradores del Polo. Fue construida por Christensen, el famoso constructor noruego de buques de caza de focas, en Sandeíjord. Está calificada como bergantín-goleta y equipada con una máquina de triple expansión que le permite propulsarse a vapor con una velocidad de entre diez y doce millas por hora. A fin de permitirle permanecer más tiempo en el mar, llevará combustible de petróleo además de carbón. Pesa unas trescientas cincuenta toneladas y está construida con madera seleccionada de pino, roble y palo santo. Este excelente barco, equipado, le costó a la expedición 14. 000 libras.

El *Aurora*, el barco que transportará al grupo del mar de Ross, fue comprado al Dr. Mawson. Es similar en todos los aspectos al *Terra Nova*, de la última expedición del capitán Scott. Las autoridades del gobierno de Australia realizaron grandes modificaciones para adaptarlo a la expedición del Dr. Mawson, y ahora está en Hobart, Tasmania, donde el grupo del mar de Ross se embarcará el próximo octubre.

Comencé los preparativos a mediados de 1913, pero no se anunció públicamente hasta el 13 de enero de 1914. Durante los últimos seis meses de 1913 estuve ocupado en las necesarias cuestiones preliminares, un verdadero trabajo de mula que no mostraba nada de particular que interesara al público, pero que era esencial para una expedición que debía tener un barco a cada lado del continente, con un viaje por tierra de dos mil novecientos kilómetros, de los que los primeros mil trescientos serían a través de una masa de tierra absolutamente desconocida.

El 1 de enero de 1914, habiendo recibido el apoyo financiero prometido, suficiente para garantizar el anuncio de la expedición, la hice pública.

El primer resultado fue una avalancha de solicitudes de todas las clases sociales de la comunidad para sumarse a la aventura. Recibí cerca de cinco mil solicitudes y de estas, se eligió a cincuenta y seis hombres[3].

En marzo, para mi gran desilusión y preocupación, la ayuda financiera prometida no se materializó y me vi frente al hecho de que había contratado un barco y provisiones, había comprometido al personal, y no poseía fondos para cumplir con estas obligaciones. De inmediato me dediqué a pedir ayuda y me encontré con una respuesta generosa de todas partes. No puedo incluir aquí los nombres de todos aquellos que respaldaron mi solicitud, pero sí aprovecho esta oportunidad para agradecer a cada uno su apoyo, que llegó de partes tan remotas como el interior de China, Japón, Nueva Zelanda y Australia. Debo referirme en particular a la generosa donación de 24. 000 libras del difunto Sir James Caird, y a otra de 10. 000 libras del gobierno británico. También debo agradecer al Sr. Dudley Docker, que me permitió completar la compra del *Endurance*, y a la señorita Elizabeth Dawson Lambton, quien desde 1901 siempre ha sido una fiel amiga de la exploración antártica y que, nuevamente, en esta ocasión, ayudó en gran medida. La Real Sociedad Geográfica hizo una donación de 1000 libras; y

por último, pero no por ello menos importante, aprovecho esta oportunidad para agradecer a Dame Janet Stancomb Wills, cuya generosidad me permitió equipar el *Endurance* en forma adecuada, en especial en lo concerniente a botes (que representaron nuestra seguridad en los últimos momentos) y que no solo al comienzo de la expedición ofreció ayuda financiera, sino que también continuó haciéndolo a través de los oscuros días cuando estábamos en mora, y era necesario que los fondos satisficieran la necesidad de las personas que dependían de la expedición.

La única ventaja y el privilegio que tiene un explorador para mostrar reconocimiento por la ayuda que se le brindó, es registrar (o bautizar) las tierras descubiertas con los nombres de aquellos gracias a los cuales se llevó a cabo la expedición.

Debido a las exigencias de la guerra, la publicación de este libro se vio muy retrasada, y los mapas detallados vendrán con las monografías científicas. Tengo el honor de colocar en la nueva tierra los nombres de los donantes ya mencionados y otras personas generosas con la expedición. He llamado Costa Caird a los trescientos veinte kilómetros de costa nueva. Asimismo, como nota más personal, nombré a los tres botes del barco, en los que, en última instancia, escapamos de la trampa del hielo, en honor de los tres donantes principales de la Expedición: el *James Caird*, el *Stancomb Wills* y el *Dudley Docker*. Los últimos dos aún están en un desolado banco de arena de la isla Elefante, donde bajo su refugio, veintidós de mis camaradas vivieron a duras penas durante cuatro meses y medio.

El *James Caird* ahora está en Liverpool, después de traerlo de regreso desde Georgia del Sur después de su aventurado viaje a través del océano subantártico.

La mayoría de las escuelas privadas de Inglaterra y Escocia ayudaron a la Expedición a comprar los grupos de perros, y nombré a un perro en honor de cada escuela que colaboró. Pero aparte de estas donaciones particulares, nuevamente agradezco a las muchas personas que nos asistieron.

Así, el equipamiento y la organización prosiguieron. Compré el *Aurora* a Sir Douglas Mawson, y dispuse que Mackintosh viajara a Australia a hacerse cargo de él. Envié trineos, equipos y la mayoría de las provisiones desde aquí, aunque dependíamos en cierta medida de la compasión y la

ayuda de Australia y Nueva Zelanda para obtener carbón y otras necesidades, sabiendo que anteriormente estos dos países habían apoyado generosamente la exploración de lo que podríamos llamar sus tierras remotas.

Para fines de julio todo estaba listo cuando, de pronto, las nubes de la guerra oscurecieron Europa.

Se había dispuesto que el *Endurance* navegase hasta Cowes, para ser inspeccionado por Su Majestad el lunes de la regata de la Semana de Cowes. Sin embargo, el viernes recibí un mensaje diciendo que el Rey no iba a poder ir a Cowes. Mis lectores recordarán cuán repentina fue la amenaza de guerra. Naturalmente, tanto mis camaradas como yo teníamos mucha experiencia respecto del probable desenlace del peligro que amenazaba la paz mundial.

Zarpamos de Londres el viernes, 1 de agosto de 1914, y anclamos frente a Southend durante todo el sábado. El domingo por la tarde, llevé el barco frente a Márgate, cada vez más preocupado a medida que aumentaban los rumores; y el lunes por la mañana bajé a tierra y leí en el periódico la orden para una movilización general.

De inmediato subí a bordo, reuní a todos los hombres y les dije que tenía la intención de enviar un telegrama al Almirantazgo para ofrecerles los barcos, las provisiones y, si estaban de acuerdo, nuestros propios servicios para el país en caso de que estallara una guerra, Todos los hombres aceptaron de inmediato, y envié un telegrama en el que todo quedaba a disposición del Almirantazgo. Solo les pedí que, en caso de la declaración de guerra, la expedición fuera considerada una sola unidad, a fin de preservar su homogeneidad. Había suficientes hombres entrenados y experimentados entre nosotros para tripular un destructor. Antes de pasada una hora, recibí un lacónico telegrama del Almirantazgo que decía: «Proceda». Antes de las dos horas, llegó un telegrama más extenso del Sr. Winston Churchill, en el que nos agradecía nuestro ofrecimiento y decía que las autoridades deseaban que la Expedición, que tenía la sanción y el apoyo completos de las Sociedades Científica y Geográfica, debía continuar.

De modo que, de acuerdo con estas instrucciones categóricas, el *Endurance* navegó a Plymouth. El martes, el Rey me mandó buscar y me entregó la bandera de la *Union Jack* para que la llevara en la expedición. Aquel día, a medianoche, estalló la guerra. El sábado siguiente, 8 de agosto, el *Endurance* zarpó de Plymouth, obedeciendo la orden directa del Almirantazgo. Hago una particular referencia a esta fase de la expedición puesto que soy consciente de que había recibido bastantes críticas por haber dejado el país, y respecto de ello, deseo añadir que los preparativos de la expedición habían comenzado hacía más de un año y se habían invertido elevadas sumas de dinero. Ofrecimos abandonar la expedición sin siquiera consultarlo con los donantes de este dinero y solo algunos pensaban que la guerra duraría estos cinco años y que involucraría al mundo entero. La expedición no estaba saliendo cómo un crucero pacífico por las islas de los mares del sur sino que se trataría de un trabajo muy extenuante, peligroso y difícil que casi siempre ha significado un cierto porcentaje de pérdida de vidas. Finalmente, cuando la expedición regresó, casi todos aquellos miembros que habían salido ilesos de los peligros de la Antártica tomaron sus puestos en el campo más amplio de batalla, y el porcentaje de bajas entré los miembros de esta expedición es alto.

El viaje hasta Buenos Aires transcurrió sin incidentes, y el 26 de octubre zarpamos de aquel puerto hacia Georgia del Sur, el puesto de avanzada más meridional del Imperio británico. Allí, durante un mes, estuvimos ocupados en los preparativos finales. Lo último que oímos de la guerra fue cuando dejamos Buenos Aires. En ese momento, las fuerzas armadas rusas estaban avanzando. Según muchos, la guerra terminaría antes de pasados seis meses. De modo que zarpamos, no sin lamentar que no participaríamos en ella, pero seguros de saber que estábamos participando en una extenuante campaña para el crédito de nuestro país.

Aparte de individuos y sociedades privadas, aquí expreso mi mayor gratitud a la ayuda ofrecida por el gobierno del Dominio de Nueva Zelanda y el gobierno de la Commonwealth de Australia ni inicio de la sección de la expedición del mar de Ross, y a la gente de Nueva Zelanda y al Gobierno del Dominio les doy las gracias por su constante ayuda, que fue

inapreciable durante los oscuros días antes del socorro del grupo del mar de Ross.

Tengo una deuda de gratitud, que nunca podré pagar, con el Sr. James Alien (Primer Ministro), el difunto Sr. McNab (ministro de Marina), el Sr. Leonard Tripp, el Sr. Mabin y el Sr. Toogood, además de muchos otros.

Esta también es mi oportunidad de agradecer al Gobierno uruguayo por su generosa ayuda al ofrecer el remolque *Instituto de Pesca* del gobierno, para el segundo intento de rescate de mis hombres en la isla Elefante.

Finalmente, el gobierno de Chile fue directamente responsable del rescate de mis camaradas. Esta República meridional se mostró incansable en sus esfuerzos por lograr un rescate exitoso, y la gratitud de todo nuestro grupo es para ellos. Menciono especialmente la compasiva actitud del almirante Muñoz Hurtado, jefe de la Armada chilena, y al capitán Luis Pardo, que comandó el *Yelcho* en nuestro último y exitoso cometido.

Sir Daniel Gooch vino con nosotros hasta Georgia del Sur. Le debo mi especial gratitud por su ayuda con los perros, y todos sentimos perder su alegre presencia cuando zarpamos hacia el Sur.

SUR

Relato de la expedición del Endurance

CAPÍTULO I
HACIA EL MAR DE WEDDELL

Decidí zarpar de la isla Georgia del Sur, en el archipiélago de las Georgias del Sur, alrededor del 5 de diciembre y, en los intervalos de los preparativos finales, revisé nuevamente los planes para el viaje a los cuarteles de invierno. ¿Qué recibimiento nos estaría preparando el mar de Weddell? Los capitanes balleneros en Georgia del Sur estaban generosamente dispuestos a compartir conmigo sus conocimientos de las aguas en las que iban tras sus presas y, aunque confirmaron la información previa acerca de la extrema severidad de las condiciones del hielo en este sector de la Antártica, pudieron darnos consejos que valía la pena escuchar.

Es conveniente incluir aquí brevemente algunas de las consideraciones que ejercieron influencia sobre mí en ese momento y en las semanas siguientes. Sabía que el hielo se había desplazado hacia el norte esa temporada y, después de escuchar las sugerencias de los capitanes balleneros, había decidido que nos dirigiéramos al grupo de las Islas Sándwich del Sur, caer a la altura de la isla Morrell, y dirigirme hacia el este hasta los 15° de longitud O, antes de poner proa al sur. Los balleneros hicieron hincapié en la dificultad de atravesar el hielo cerca de las Islas Sándwich del Sur. Me dijeron que muchas veces habían visto las placas de hielo acercarse al archipiélago en verano, y pensaban que la expedición tendría que abrirse paso a través de la banquisa dura a fin de llegar al mar de Weddell. Probablemente, la mejor época para internarse en el mar de Weddell fuera a fines de febrero o principios de marzo. Los balleneros

habían rodeado las Islas Sándwich del Sur y estaban familiarizados con las condiciones allí reinantes. Las predicciones que hicieron me indujeron a llevar la carga de cubierta de carbón, puesto que si teníamos que abrirnos paso hasta la Tierra de Coats, necesitaríamos cada tonelada de combustible que el barco pudiera cargar.

Esperaba que si primero nos desplazábamos hacia el este hasta el meridiano 15° de longitud O, podríamos ir hacia el sur a través del hielo menos compacto, tomar la Tierra de Coats y finalmente llegar a la bahía de Vahsel, donde Filchner intentó desembarcar en 1912. Dos consideraciones ocupaban mi mente en esta coyuntura. Por ciertas razones, estaba preocupado por pasar el invierno con el *Endurance* en el mar de Weddell, pero la dificultad de encontrar un puerto seguro podría ser grande. Si no se encontraba un puerto seguro, el barco debería pasar el invierno en Georgia del Sur. Me parecía inútil pensar ahora en hacer el viaje a través del continente durante el primer verano, puesto que la estación estaba muy avanzada y las condiciones del hielo seguramente serían desfavorables. En vista de la posibilidad de que el barco pasara el invierno en el hielo, llevamos ropa adicional de los almacenes de las diversas estaciones de Georgia del Sur.

El otro asunto que me producía preocupación era el tamaño del grupo en tierra. Si el barco tenía que zarpar durante el invierno o si se alejaba de los cuarteles de invierno, sería preferible tener solo un grupo pequeño y cuidadosamente seleccionado de hombres en tierra una vez que se hubiera construido el refugio y se hubieran desembarcado las provisiones. Estos hombres podrían colocar depósitos transportando la carga ellos mismos y haciendo viajes cortos con los perros; de este modo, los entrenarían para la marcha extensa de la primavera siguiente. La mayoría de los científicos vivirían a bordo del barco, donde podrían realizar su tarea en buenas condiciones. Podrían hacer viajes cortos si era necesario, usando el *Endurance* como base. Todos estos planes estaban basados en la expectativa de que encontrar los cuarteles de invierno sería probablemente difícil. Si se podía establecer una base realmente segura en el continente, me adheriría al programa original de enviar un grupo hacia el sur, uno hacia el oeste

alrededor de la entrada del mar de Weddell hacia la Tierra de Graham, y uno hacia el este, en dirección a la Tierra de Enderby.

Habíamos calculado los detalles de las distancias, recorridos, provisiones necesarias, etcétera. El alimento para los viajes en trineo, resultado de la experiencia además de un detallado estudio, era perfecto. Los perros prometían, después de su entrenamiento, poder cubrir de veinticinco a treinta kilómetros por día con trineos cargados. El viaje transcontinental, a esa velocidad, debería llevar ciento veinte días a menos que algún obstáculo imprevisto interviniera. Deseábamos con entusiasmo que llegara el día en que pudiéramos iniciar esta marcha, la última gran aventura en la historia de la exploración del polo Sur, pero saber acerca de los obstáculos que había entre nosotros y nuestro punto de partida nos sirvió para dominar nuestra impaciencia. Todo dependía del desembarco. Si podíamos hacerlo en la base Filchner, no había razón para que un grupo de hombres experimentados no pudieran pasar el invierno allí seguros. Pero el mar de Weddell era notablemente inhóspito, y ya sabíamos que se nos enfrentaba con su rostro más riguroso. Todas las condiciones en el mar de Weddell son desfavorables desde el punto de vista del navegante. Los vientos son relativamente leves, y en consecuencia, se puede formar hielo nuevo durante el verano. La ausencia de fuertes vientos tiene el efecto adicional de permitir que el hielo se acumule en masas, imperturbable. Luego, grandes cantidades de hielo pasan rápidamente por la costa desde el este bajo la influencia de la corriente predominante y llenan la bahía del mar de Weddell al tiempo que se desplazan hacia el norte en un gran semicírculo. Parte de este hielo sin duda describe casi un círculo completo y es lanzado, a la larga, en malas épocas, contra las Islas Sándwich del Sur. Las fuertes corrientes presionan las masas de hielo contra las costas y crean una mayor presión que la de cualquier otra parte de la Antártica. Esta presión debe de ser por lo menos tan severa como la experimentada en la congestionada cuenca del polo Norte, y me inclino a pensar que una comparación dejaría en ventaja al Ártico. Todas estas consideraciones naturalmente tenían una relación con nuestro problema inmediato: la penetración de la banquisa en busca de un puerto seguro en la costa continental.

El día de la partida llegó. Di la orden de levar anclas a las 8:45 del 5 de diciembre de 1914, y el rechinamiento del cabrestante rompió el último vínculo que teníamos con la civilización. La mañana estaba gris y nublada, con ráfagas ocasionales de nieve y nevisca, pero los corazones estaban alegres a bordo del *Endurance*. Los largos días de preparativos quedaban atrás, y nos aguardaba la aventura.

Habíamos abrigado la esperanza de que algún vapor del norte trajera noticias de la guerra y tal vez cartas de nuestros hogares antes de que partiéramos. Un barco llegó la noche del 4, pero no traía cartas, y no pudimos recabar nada útil a guisa de información. El capitán y la tripulación eran todos decididamente progermanos, y la «noticia» que nos transmitieron adoptó la poco satisfactoria forma de relatos de reveses británicos y franceses. Nos habría alegrado recibir las últimas nuevas de una fuente más amistosa. Un año y medio después nos enteramos de que el *Harpoon*, el vapor que atiende la estación Grytviken, había llegado con correo para nosotros apenas un par de horas después de que el *Endurance* navegara a lo largo de la costa.

El *Endurance* puso proa al sur, y el buen barco se internó en la marejada del suroeste. Por la mañana, cayó una lluvia brumosa, pero el tiempo se aclaró entrado el día, y tuvimos una buena visión de la costa de Georgia del Sur al desplazarnos, propulsados a vapor o a vela hacia el sureste. El rumbo estaba definido para que nos alejara de la isla y luego para dirigirnos al sur de la isla Morrell, perteneciente al grupo de las Islas Sándwich. El viento refrescó durante el día, y todas las velas cuadras fueron desplegadas, excepto la vela del trinquete, a la que se tomó una mano de rizo para darle al vigía una vista despejada hacia la proa, pues no deseábamos arriesgarnos a toparnos con un gruñón, uno de esos fragmentos traicioneros de hielo que flotan por la superficie del mar. El barco estaba muy estable en el mar acuartelado, pero ciertamente no se veía tan arranchado y bien presentado como al dejar las costas de Inglaterra hacía cuatro meses. Habíamos cargado carbón en Grytviken, y este combustible adicional estaba almacenado en la cubierta, donde impedía nuestros movimientos en forma considerable. El carpintero había construido una falsa cubierta que se extendía desde la toldilla hasta el cuarto de navegación. También habíamos

llevado a bordo una tonelada de carne de ballena para los perros. Los grandes trozos de carne colgaban de los aparejos, fuera de su alcance aunque no de la vista de los animales, y cuando el *Endurance* rolaba y cabeceaba, observaban con ojos de lobo en espera de un golpe de fortuna.

Yo estaba muy conforme con los perros, que estaban atados en distintas partes del barco en las posiciones más cómodas que podíamos encontrarles. Estaban en excelente estado, y sentí que la Expedición tenía la fuerza de tracción correcta. Eran animales grandes y robustos, escogidos por su resistencia y su fuerza, y si para tirar de los trineos mostraban tanto entusiasmo como para pelear entre sí, todo iría bien. Los hombres a cargo de los perros estaban desempeñando su tarea con entusiasmo, y el deseo que mostraban para estudiar la naturaleza y los hábitos de sus animales prometía un manejo eficiente y un buen trabajo futuro.

Durante el *6* de diciembre, el *Endurance* progresó en su rumbo sureste. La brisa del norte había refrescado durante la noche y había traído un fuerte oleaje de popa. El tiempo estaba brumoso y pasamos dos témpanos, varios gruñones y numerosos bloques de hielo. El personal y la tripulación se estaban adaptando a la rutina. Había muchas aves, y cerca del barco vimos petreles dameros, petreles azulados, charranes, albatros de cabeza gris, petreles gigantes, albatros oscuros y albatros errantes. El curso estaba establecido para pasar entre la isla Saunders y el volcán Candlemas. El 7 de diciembre trajo el primer obstáculo. A las seis de la mañana, el mar, que había estado verde todo el día anterior, cambió de repente a un color azul índigo. El barco se estaba comportando bien en un mar encrespado, y algunos miembros del personal científico estaban transfiriendo a la carbonera el carbón que habíamos estibado en la cubierta. Las islas Sanders y Candelaria fueron avistadas a primera hora de la tarde, y el *Endurance* pasó entre ellas a las 18:00. Las observaciones de Worsley indicaron que la isla Sanders estaba aproximadamente tres millas al este y cinco millas al norte de la posición trazada. Numerosos témpanos, la mayoría de forma tubular, flotaban al oeste de las islas, y notamos que muchos de ellos eran amarillos con diatomeas. Uno de ellos tenía grandes parches de tierra castaña rojiza a sus costados. La presencia de tantos témpanos era ominosa, e inmediatamente después de pasar entre las islas, nos topamos con hielo de

glaciar. Se cazó todo el paño y avanzamos lentamente a vapor. Dos horas más tarde, quince millas al noreste de la isla Sanders, el *Endurance* se enfrentó a una pesada franja de hielo de unos ochocientos metros de ancho que se extendía hacia el norte y el sur. Más allá había aguas libres, pero el duro oleaje con dirección suroeste volvía el hielo impenetrable cerca de donde nosotros estábamos. Esto era desconcertante. La latitud a mediodía había sido 57° 26' S, y yo no esperaba encontrar banquisa tan al norte, aunque los balleneros habían informado que la había hasta la isla Morrell.

La situación se volvió peligrosa aquella noche. Nos abrimos paso por la banquisa con la esperanza de alcanzar aguas abiertas más allá, y nos encontramos en medio de la oscuridad en una laguna que cada vez era más pequeña. El hielo chirriaba alrededor del barco en medio del profundo oleaje, y yo observaba con cierta preocupación en busca de algún indicio de un cambio de viento hacia el este, puesto que una brisa de esa dirección nos habría llevado hacia el continente. Worsley y yo permanecimos en la cubierta toda la noche, esquivando las placas. A las 3:00 de la mañana, nos dirigimos hacia el sur, aprovechando algunas aberturas que habían aparecido, pero nos topamos con un enorme bloque de hielo, evidentemente viejo; parte de él había sido sometido a una severa presión. Luego nos dirigimos a vapor al noroeste y vimos aguas abiertas hacia el noreste. Puse la proa del *Endurance* hacia la abertura y, a todo vapor, nos alejamos. Luego nos dirigimos hacia el este con la esperanza de encontrar mejor hielo, y cinco horas más tarde, después de algunas maniobras evasivas, rodeamos el bloque y pudimos navegar otra vez. Esta lucha inicial con el hielo había sido por momentos excitante. Trozos de hielo y témpanos de todos los tamaños se elevaban y se empujaban entre sí en el fuerte oleaje que venía del suroeste. A pesar de todas nuestras precauciones, el *Endurance* se llevó por delante grandes trozos con la roda, pero los motores fueron detenidos a tiempo y el barco no sufrió daños. La escena y los sonidos a lo largo del día eran maravillosos. El oleaje golpeaba con fuerza los lados de enormes témpanos y trepaba hasta la cima de sus gélidos acantilados. La isla Saunders estaba al sur, con algunos rostros rocosos que espiaban a través de las nubes brumosas y arremolinadas que la envolvían la mayor parte del tiempo, el ruido atronador del mar que se internaba en las

cavernas de hielo, el susurro sibilante del oleaje que rompía sobre los bloques sueltos y la graciosa inclinación y ondulación interna de la placa sobre la marejada que se encrespaba abruptamente, que aquí no podía romper a causa de las masas de hielo a barlovento.

Rodeamos el extremo norte de la banquisa con tiempo claro y una leve brisa del suroeste y el cielo nublado. Había muchos témpanos. Durante la mañana del 9 de diciembre, una brisa del este trajo un clima brumoso con nieve, y a las 16:30 nos encontramos con el extremo de un banco de hielo a los 58° 27' de latitud S y los 22° 8' de longitud O. Era hielo de un año mezclado con hielo más antiguo, todo con una gruesa capa de nieve y ubicado en posición OSO a ENE. Ingresamos en el banco a las cinco de la tarde, pero no pudimos avanzar y salimos de él a las 19:40. Luego nos dirigimos hacia el ENE y pasamos el resto de la noche rodeándolo. Durante el día habíamos visto pingüinos de Adelia y de barbijo, y también varias ballenas jorobadas y de aleta. Un resplandor en el hielo hacia el oeste indicó la presencia de una gran extensión de hielo en esa dirección. Después de rodearla, nos dirigimos en dirección sur 40° este, y a mediodía del 10 habíamos llegado a los 58° 28' de latitud S y los 20° 28' de longitud O. Las observaciones mostraron que la variación de la brújula era un grado y medio menos que la carta registrada. Mantuve el *Endurance* en ese rumbo hasta la medianoche, cuando ingresamos al hielo libre y suelto, unas noventa millas al sureste de nuestra posición del mediodía. Resultó que este hielo bordeaba la banquisa, y el avance se volvió lento. Había un extenso oleaje del este con una suave brisa del norte, y el tiempo era claro y bueno. Fuera de la banquisa había numerosos témpanos.

El *Endurance* avanzó a vapor a través del hielo abierto y suelto hasta las 8:00 del día 11, cuando entramos en la banquisa a los 59° 46' de latitud S y los 18° 22' de longitud O. Podríamos haber ido más al este, pero la banquisa se extendía mucho en esa dirección, y un esfuerzo por rodearla podría haber supuesto desplazarnos muy hacia el norte. No deseaba perder el beneficio del desplazamiento original en dirección sur. Las millas adicionales no habrían importado en el caso de un barco con una mayor capacidad para cargar carbón que el *Endurance*, pero no podíamos permitirnos sacrificar millas innecesariamente. La banquisa estaba suelta y no presentaba mayores

dificultades en esa etapa. Se colocó la vela trinquete a fin de aprovechar la brisa del norte. El barco entraba en contacto con el hielo ocasionalmente y recibía algunos golpes fuertes. Una o dos veces fue empujado contra trozos sólidos, pero no sufrió daños. La principal preocupación era proteger la hélice y el timón. Si parecía que una colisión era inevitable, el oficial a cargo ordenaría a las máquinas «avante despacio» o «avante media» y caer con todo timón a la banda, para atacar el hielo de refilón. Luego el timón sería levantado hacia el hielo con el objeto de alejar la hélice de él, y el barco volvería a avanzar rápidamente. Worsley, Wild y yo, con tres oficiales, hacíamos tres guardias mientras nos abríamos paso a través de la banquisa, para así tener a dos oficiales en cubierta todo el tiempo. El carpintero había aparejado sobre el puente un semáforo de madera de un metro y ochenta centímetros para permitir que el oficial navegante diera a los marineros o a los científicos que estaban en el timón la dirección y el ángulo exacto de pala de timón requerido. Este dispositivo ahorraba tiempo y también evitaba el esfuerzo de gritar. Llevábamos avanzando por esta banquisa suelta todo el día, y la visión desde el «nido de cuervo» no prometía mejores condiciones más adelante. Una foca de Weddell y una foca cangrejera aparecieron en las placas de hielo, pero no nos detuvimos a conseguir carne fresca. Era importante que avanzáramos hacia nuestra meta lo más rápidamente posible, y existían razones para temer que tendríamos mucho tiempo libre más adelante si las condiciones del hielo seguían volviéndose cada vez más severas.

La mañana del 12 de diciembre, seguíamos avanzando a través del hielo suelto que más tarde se volvió grueso en ciertos lugares. El cielo estaba nublado y caía nieve liviana. A las 7:00 todas las velas cuadras estaban desplegadas a fin de aprovechar la brisa del norte, pero el velamen tuvo que ser cazado nuevamente cinco horas más tarde cuando el viento viró por redondo al oeste. La posición del mediodía era 60° 26' de latitud S y 17° 58' de longitud O, y el recorrido de veinticuatro horas había sido solo de 33 millas. El hielo seguía muy compacto, y estábamos abriéndonos camino a través de estrechos canales y aberturas ocasionales, y las placas muchas veces se cerraban por el través de ambas bandas. A nuestro alrededor había petreles antárticos, de las nieves y petreles de la tempestad, petreles

fulmares, gaviotines de rabadilla blanca y pingüinos de Adelia. Los curiosos pingüinos pequeños consideraron el barco una causa de mucha excitación y ofrecieron mucha diversión a bordo. Uno de los motivos para reírse era que todos los pingüinos de Adelia que estaban en la placa parecían conocer a Clark, y cuando estaba al timón corrían tanto como se lo permitían sus patas, gritando, «¡Clark! ¡Clark!» y, al parecer, muy indignados y perturbados porque él nunca los esperaba ni les respondía.

Hallamos varios canales en buenas condiciones hacia el sur por la tarde y seguimos avanzando hacia el sur durante la noche y el día siguiente. La banquisa se extendía en todas las direcciones hasta donde alcanzaba la vista. La observación del mediodía mostró que la distancia recorrida en veinticuatro horas había sido de cincuenta y cuatro millas, un resultado satisfactorio dadas las circunstancias. Wild cazó una joven foca de Ross que estaba sobre la placa, y maniobramos el barco hasta ponerlo al costado. Hudson saltó, amarró la foca y los dos fueron levantados. La foca medía un metro y cuarenta y cinco centímetros de largo y pesaba alrededor de cuarenta kilogramos. Era un macho joven y demostró ser un muy buen alimento, pero cuando estuvo curtido y sin la grasa, resultó poco más que una comida sustanciosa para nuestros veintiocho hombres, con algunas sobras para el desayuno y el té. El estómago solo contenía anfípodos de alrededor de dos centímetros y medio, relacionados con los hallados en las ballenas en Grytviken.

Las condiciones empeoraron el 14 de diciembre. Había una neblina brumosa y una caída ocasional de nieve. Se veían algunos témpanos. La banquisa estaba más densa que los días anteriores. El hielo más viejo estaba mezclado con el más nuevo, y nuestro avance se volvió más lento. La hélice recibió varios golpes por la mañana temprano, pero no sufrió daños. Se aparejó una plataforma debajo del botalón del bauprés a fin de que Hurley pudiera tomar algunas fotografías del barco abriéndose paso a través del hielo. El hielo joven no presentó dificultades para el *Endurance,* que pudo abrirse camino, pero los bloques de hielo más viejo eran obstáculos más formidables, y dirigir el barco era una tarea que requería mucha atención. La navegación más cuidadosa no pudo impedir que un golpe ocasional contra hielo demasiado espeso lo dañara o lo desplazara de lugar. La brisa

del sur se fortaleció hasta convertirse en un vendaval moderado del suroeste durante la tarde, y a las 20:00 nos pusimos al pairo, la roda apoyada contra una placa, con lo cual resultaba imposible avanzar sin correr un serio riesgo de dañar el timón o la hélice. Me interesó notar que, si bien habíamos avanzado a vapor a través de la banquisa durante tres días, seguía el oleaje del noroeste. Aumentaban las dificultades de navegación en las vías, puesto que el hielo estaba en constante movimiento.

El *Endurance* permaneció contra la placa durante las siguientes veinticuatro horas, cuando el vendaval amainó. La banquisa se extendía hasta el horizonte en todas las direcciones y estaba interrumpida por innumerables vías estrechas. Había muchos témpanos a la vista y, al parecer, parecían desplazarse a través de la banquisa en dirección suroeste bajo la influencia de la corriente. Probablemente, la banquisa misma se estuviera moviendo hacia el noreste con el vendaval. Clark echó una red en busca de especímenes, y poco antes de los cuatro metros de profundidad esta fue arrastrada hacia el suroeste por la corriente y se enredó en la hélice. Perdió la red, dos sondas y una amarra. Diez témpanos se dirigieron al sur a través de la banquisa durante las veinticuatro horas. La posición del mediodía era 61° 31' de latitud S y 18° 12' de longitud O. El vendaval había amainado a las 20:00, y recorrimos cinco millas hacia el sur antes de la medianoche y luego nos detuvimos en el extremo de un extenso canal, en espera de que el tiempo aclarara. Durante este breve recorrido, el capitán, con el semáforo que indicaba una caída de todo timón a babor, gritó al científico en el timón: «¿Por qué demonios no cayó todo timón a babor?». La respuesta llegó con tono indignado: «Me estoy sonando la nariz».

El *Endurance* avanzó algo el día siguiente. Largos canales de aguas libres corrían hacia el suroeste, y el barco pasó a todo vapor a través de ocasionales áreas de hielo joven hasta que se topó con un fuerte ruido contra una sección de una placa más vieja. Worsley estuvo en el penol del botalón del bauprés durante algunos minutos mientras Wild dirigía el barco y regresó con el rebosante relato de una nueva sensación. El botalón oscilaba hacia arriba y hacia abajo y de lado a lado, mientras que la maciza proa del barco golpeaba el hielo y lo partía, lo apilaba masa sobre masa y luego lo arrojaba a un lado. La temperatura del aire era de 2,7° C,

agradablemente templado, y la temperatura del agua 1,6° C. Seguimos avanzando a través de angostos y largos canales hasta las cuatro de la mañana del 17 de diciembre, cuando el hielo volvió a tornarse difícil. Enormes bloques de hielo de seis meses de edad flotaban muy juntos. Algunos de estos presentaban doscientas sesenta hectáreas (2,6 km cuadrados) de superficie intacta, y entre ellos había parches de hielo fino y varias placas de hielo pesado y viejo. Se veían muchos témpanos, y el rumbo se volvió tortuoso. El barco fue bloqueado en un punto por un trozo de placa con forma de cuña, pero tiramos el ancla para hielo, lo remolcamos hacia atrás y avanzamos a través de la brecha. Gobernar el barco en estas condiciones requería fuerza además de valor. Durante la tarde hubo un estruendo en la popa, y Hussey, que estaba al timón, explicó que «¡El timón giró y me arrojó por encima de él!». La posición del mediodía era 62° 13' de latitud S, 18° 53' de longitud O, y el recorrido de las veinticuatro horas previas había sido de 32 millas en dirección suroeste. Vimos tres ballenas azules durante el día y un pingüino emperador, un ave de veintiséis kilogramos, que se agregó a la despensa.

La mañana del 18 de diciembre encontró al *Endurance* avanzando entre grandes placas con hielo fino entre ellas. Los canales eran escasos. Soplaba una brisa del norte con ocasionales ráfagas de nieve. Nos aseguramos tres focas cangrejeras: dos hembras y un macho. El macho era un magnífico espécimen, casi todo blanco en sus dos metros y ochenta y un centímetros de largo; pesaba doscientos setenta y dos kilogramos. Poco antes de mediodía, el avance se vio obstaculizado por un pesado bloque, arrojamos un ancla para hielo en él y conservamos los fuegos. Yo me había preparado para el mal tiempo en el mar de Weddell, pero con la esperanza de que en diciembre y enero, de cualquier modo, la banquisa estuviera suelta, aunque no se encontraran aguas libres. Lo que en realidad estábamos viendo era una densa banquisa de carácter muy obstinado. La banquisa puede describirse como un gigantesco e interminable rompecabezas diseñado por la naturaleza. Las partes del rompecabezas en la banquisa suelta han flotado y se han separado y desordenado; en numerosos sitios se han vuelto a juntar; a medida que la banquisa se reagrupa, las áreas congestionadas se vuelven más grandes y las partes se juntan con fuerza hasta que, finalmente,

se vuelve una banquisa compacta, momento en el que el rompecabezas está tan trabado que con cuidado y esfuerzo puede atravesarse en todas las direcciones a pie. En donde las partes no encajan perfectamente, por supuesto, hay aguas libres, que se congelan algunas horas después de emanar cantidades de niebla helada. Obedeciendo a una renovada presión, este hielo joven «se va extendiendo por la superficie», y forma de esta manera capas dobles de la consistencia del caramelo. Nuevamente, los extremos opuestos de las pesadas placas de hielo se levantan en un lento y casi silencioso conflicto, hasta que se forman altos «cercos» alrededor de cada parte del rompecabezas. En la intersección de varias placas, se forman áreas caóticas de bloques y masas de hielo apilado. A veces se ven pilas de bloques de hielo de forma pareja de entre uno y medio y dos metros, dispuestos con tanto orden que parece imposible que sean obra de la naturaleza. Nuevamente, se puede atravesar un serpenteante cañón entre paredes de hielo de entre dos y tres metros de altura, o se puede formar una bóveda que, bajo una presión renovada, estalla hacia arriba como un volcán. Durante todo el invierno, la banquisa a la deriva cambia: crece al congelarse, se engrosa por la superposición y se corruga por la presión. Si, finalmente, en su deriva, choca contra una costa, tal como la costa occidental del mar de Weddell, se ejerce una tremenda presión cuyo resultado es un infierno de bloques de hielo, crestas y cordones amonticulados que se extiende, posiblemente, unos doscientos cincuenta o trescientos kilómetros costa afuera. Secciones del hielo bajo presión luego pueden flotar a la deriva e incrustarse en hielo nuevo.

He dado esta breve explicación aquí a fin de que el lector pueda comprender la naturaleza del hielo a través del que nos abrimos camino durante muchos cientos de millas. Otro punto que tal vez requiera explicación fue el retraso causado por el viento mientras estábamos en la banquisa. Cuando soplaba una fuerte brisa o un vendaval moderado, el barco no podía avanzar a salvo a través del hielo a menos que fuera hielo joven de hasta unos sesenta centímetros de grosor. Como el hielo de esa naturaleza nunca se extendía más de kilómetro y medio, durante un vendaval en la banquisa siempre teníamos que atravesarnos. El calado del barco en popa era de noventa y nueve centímetros, y mientras esto salvó la

hélice y el timón, volvió al *Endurance* prácticamente ingobernable en la banquisa cerrada cuando el viento alcanzó una fuerza de diez kilómetros por hora desde la proa, puesto que la corriente de aire tenía una superficie muy grande sobre la que actuar. La presión del viento sobre la proa y las vergas del trinquete harían que la proa cayera a una banda, y en estas condiciones el barco no podría entrar en los estrechos canales y vías a través de los cuales teníamos que abrirnos paso. La caída de la proa, además, tendería a llevar la popa contra el hielo y nos obligaría a detener los motores a fin de salvar la hélice. Entonces el barco se volvería ingobernable y estaría a la deriva, con la posibilidad de tener demasiada arrancada hacia popa y dañar el timón o la hélice, el talón de Aquiles de un barco en una banquisa.

Mientras esperábamos que el tiempo se moderara y el hielo se abriera, hice instalar la máquina de sondeo Lucas en la limera del timón y descubrí que había una profundidad de 5139 metros. La muestra del fondo se perdió gracias a que la línea estaba a ciento diez metros del fondo. Durante la tarde, tres pingüinos de Adelia se acercaron al barco a través de la placa mientras Hussey tocaba una suave música en el banyo. Las pequeñas aves de aspecto serio parecían apreciar *Es un largo camino a Tipperary*, pero huyeron horrorizadas cuando Hussey quiso deleitarlas con un poco de música escocesa. Las risotadas del barco aumentaron su consternación, y se largaron a tanta velocidad como les permitieron sus cortas patas. La banquisa se abrió levemente a las 18:15, y avanzamos a través de vías durante tres horas antes de vernos forzados a anclar en una placa para pasar la noche. Este día disparamos un arpón Hjort, nº 171, a una ballena azul. Las condiciones no mejoraron durante el 19 de diciembre. Una brisa del norte entre fresca y fuerte trajo bruma y nieve, y después de avanzar durante dos horas, el *Endurance* fue detenido otra vez por pesados bloques de hielo. Era imposible maniobrar el barco en el hielo a causa del fuerte viento, que mantenía los bloques en movimiento y hacía que las vías se abrieran y se cerraran con peligrosa rapidez. La observación del mediodía mostró que habíamos recorrido seis millas hacia el sureste en las veinticuatro horas previas. Todos los hombres estuvieron ocupados durante el día quitando retoños a nuestras patatas, que habían empezado a brotar

libremente. Permanecimos anclados a una placa durante el día siguiente, y el viento no se había calmado; de hecho, refrescó y se convirtió en un temporal por la tarde, y los miembros del personal y la tripulación aprovecharon la pausa para disfrutar de un partido de fútbol vigorosamente disputado en la lisa superficie de la placa junto al barco. En ese momento, se veían doce témpanos. La posición del mediodía era 62° 42' de latitud S, 17° 54' de longitud O, lo cual mostraba que nos habíamos desviado unas seis millas en dirección noreste.

El lunes 21 de diciembre, el tiempo era magnífico, con una suave brisa del ONO. Salimos a las 3:00 y avanzamos a través de la banquisa en dirección suroeste. A mediodía habíamos recorrido siete millas hacia el este, y la banquisa había continuado a la deriva hacia el norte mientras el barco al parecer se desplazaba hacia el sur. Había muchos petreles de varias especies, pingüinos y focas, y vimos cuatro ballenas azules pequeñas. A mediodía ingresamos en una extensa vía con rumbo sur y pasamos alrededor de nueve espléndidos témpanos y también entre ellos. Un poderoso espécimen tenía la forma del Peñón de Gibraltar, pero con acantilados más pronunciados, y otro tenía un muelle natural que podría haber albergado al *Aquitania*[4]. Un espolón de hielo cerraba la entrada a la enorme laguna azul. Hurley sacó su cámara para registrar estos témpanos. Durante la tarde hallamos canales angostos y extensos que corrían de este a sureste entre los témpanos, pero a medianoche el barco fue detenido por pequeñas y pesadas placas de hielo, compactadas contra una gran extensión de hielo sin romper. La perspectiva desde lo alto del mástil no era alentadora. La enorme placa medía por lo menos veinticinco kilómetros de largo y quince kilómetros de ancho. En la parte más ancha no se podía ver el extremo, y la superficie de la placa de hielo debió de ser casi cuatrocientos kilómetros cuadrados Al parecer, estaba formada por hielo de un año, no muy grueso y con pocos montículos o cordones. Pensamos que debió formarse en el mar en un clima muy calmo y que había flotado a la deriva desde el sureste. Yo nunca había visto una superficie tan grande de hielo sin romper en el mar de Ross.

Esperamos con las chimeneas encendidas a que amainara la brisa fuerte del este o a que se abriera la banquisa. A las 18:30 del 22 de diciembre, se

abrieron algunas vías y pudimos volver a avanzar hacia el sur. La mañana siguiente nos encontró desplazándonos lentamente, y la observación del mediodía nos indicó que habíamos avanzado 19 millas S y 41° O durante las diecisiete horas y media de marcha a vapor. Vimos muchos pingüinos de Adelia de un año, tres focas cangrejeras, seis leopardos marinos, una ballena de Weddell y dos ballenas azules. La temperatura del aire, que había bajado a -3,9 C° el 21 de diciembre, había subido a 1, 1° C. Mientras avanzábamos por canales hacia el sur por la tarde, contamos quince témpanos. Tres de estos eran planos, y uno tenía unos veinte metros de alto y ocho kilómetros de largo. Evidentemente provenía de un desprendimiento de barrera. El hielo se volvía más pesado, pero estaba ligeramente más abierto, y pasamos una noche tranquila con canales estrechos y largos de aguas libres. El agua estaba tan quieta que nuevo hielo se estaba formando en los canales. A mediodía del 24 de diciembre habíamos avanzado 70 millas y nuestra posición era 64° 31' de latitud S, 17° 17' de longitud O. Todos los perros, menos ocho, habían sido bautizados. No sé quién fue responsable de algunos de los nombres, que parecían representar una serie de gustos. Estos eran: *Rugby, Upton Bristol, Millhill, Songster, Sandy, Mack, Mercury, Wolf, Amundsen, Hercules, Hackenschmidt, Samson, Sammy, Skipper, Caruso, Sub, Ulysses, Spotty, Bosun, Slobbers, Sadie, Sue, Sally, Jasper, Tim, Sweep, Martin, Splitlip, Luke, Saint, Safan, Chips, Stumps, Snapper, Painful, Bob, Snowball, Jerry, Judge, Sooty, Rufus, Sidelights, Simeón, Swanker, Chirgwin, Steamer, Peter, Flujffy, Steward, Slippery, Elliott, Roy, Noel, Shakespeare, Jamie, Bummer, Smuts, Lupoid, Spider*, y *Sailor*. Algunos de los nombres, como se verá, tenían un tono descriptivo.

Pesadas placas de hielo retrasaron el barco desde la medianoche hasta 6:00 del 25 de diciembre, día de Navidad. Luego se abrieron un poco y avanzamos hasta las 11:30, cuando los canales volvieron a cerrarse. Habíamos encontrado buenos canales y hielo más accesible durante la primera parte de la noche, y la observación del mediodía mostró que nuestro recorrido durante las veinticuatro horas había sido el mejor desde que habíamos ingresado en la banquisa hacía quince días. Habíamos completado setenta y una millas al rumbo sur 4° O. El hielo nos retrasó

hasta la noche, y luego pudimos seguir por algunos canales durante un par de horas antes de que las placas muy compactas y el creciente viento nos obligaran a detenernos. La celebración de Navidad no fue olvidada. A medianoche se sirvió un ponche caliente para todos en la cubierta. Para el desayuno volvimos a tomar ponche, para el beneficio de aquellos que habían estado en sus literas a medianoche. Lees había decorado la cámara de oficiales con banderas y un pequeño regalo de Navidad para cada uno de nosotros. Algunos teníamos regalos de nuestras casas para abrir. Más tarde, hubo una cena realmente espléndida, que consistió en sopa de tortuga, pescado frito variado, liebre estofada, budín de Navidad, pastel de picadillo de fruta, dátiles, higos y fruta confitada, con ron y cerveza negra como bebidas. Por la noche, todos entonaron canciones. Hussey había fabricado un violín de una cuerda en el que según las palabras de Worsley, «ejecutaba sin dolor». El viento aumentaba a un moderado vendaval del sureste y no se pudo avanzar, lo cual nos permitió dedicarnos a disfrutar de los gozos de la noche.

El tiempo seguía estando malo el 26 y el 27 de diciembre, y el *Endurance* permaneció anclado a una placa. La posición del mediodía el 26 era 65° 43' de latitud S, 17° 36' de longitud O. Aquel día volvimos a hacer un sondeo con la máquina Lucas y encontramos el fondo a 5155 metros. El espécimen obtenido era un lodo terrígeno azul (depósito glacial) con algunos radiolarios. Todos nos turnamos para izar el escandallo, dos hombres trabajando juntos a intervalos de diez minutos.

El domingo 27 de diciembre fue un día tranquilo a bordo. El vendaval del sur estaba haciendo volar la nieve de la placa en forma de nubes, y la temperatura había descendido a -5° C. Los perros estaban pasando un mal rato en sus habitáculos en la cubierta. La mañana siguiente, el viento se había moderado, pero llegaba en rachas con ráfagas de nieve, y yo no ordené que saliéramos hasta las 23:00. La banquisa seguía cerca, pero el hielo estaba más blando y se rompía con más facilidad. Durante la pausa, el carpintero había instalado una pequeña plataforma en la popa. Un hombre se apostó allí para observar la hélice y evitar que golpeara contra el hielo pesado, y ese arreglo demostró ser muy valioso. Salvó el timón, además de la hélice, de recibir muchos golpes.

Los vientos fuertes que habían prevalecido durante cuatro días y medio dieron lugar a una brisa débil del sur la tarde del 29 de diciembre. Debido a la deriva, en realidad estábamos once millas más al norte que el 25 de diciembre. Pero el 30 logramos un avance bastante positivo con tiempo bueno y claro. El barco siguió un extenso canal hacia el sureste durante la tarde y la noche, y a las 23:00 cruzamos el Círculo Antártico. Un examen del horizonte reveló roturas considerables en el vasto círculo de la banquisa, intercalado con témpanos de diferentes tamaños. Se podían trazar canales en diversas direcciones, pero yo miré en vano en busca de un indico de aguas libres. El sol no se puso aquella noche y, como estaba oculto detrás de un banco de nubes, tuvimos un destello carmesí dorado hacia el sur, con delicados reflejos de tono verde pálido en el agua de las vías hacia el sureste.

El barco tuvo un encuentro serio con el hielo la mañana del 31 de diciembre. Primero, debimos detenernos a causa de placas que se cerraban a nuestro alrededor y luego, cerca del mediodía, el *Endurance* se atascó entre dos placas que se movían en dirección ENE. La presión del hielo le produjo al barco una escora de más de seis grados mientras echábamos un ancla para hielo en la placa a fin de cobrar hacia popa y, así, ayudar a los motores, que estaban funcionando a toda velocidad. Inmediatamente después, en el punto en donde se había atascado el *Endurance*, capas de hielo de quince por cinco metros y de un grosor de más de un metro fueron empujadas entre tres y tres metros y medio hacia arriba en la placa a sotavento a un ángulo de 45° . La presión era severa, y nos sentimos aliviados de que el barco estuviera fuera de su alcance. La posición del mediodía era 66° 47' de latitud S, 15° 52,' de longitud O, y el recorrido de las últimas veinticuatro horas había sido de cincuenta y una millas S, 29° E.

«Desde el mediodía, el carácter de la banquisa mejoró», escribió Worsley sobre este día. «Si bien los canales son cortos, las placas están podridas y se rompen con facilidad si se escoge un buen sitio con cuidado y buen juicio. En muchos casos, encontramos grandes láminas de hielo joven que el barco atraviesa a lo largo de una o dos millas seguidas. He estado dirigiendo y llevando el barco desde el nido de cuervo y encuentro que es el mejor lugar, puesto que desde allí uno puede ver hacia delante y definir el

rumbo de antemano y también puede proteger el timón y la hélice, las partes más vulnerables de un barco en el hielo. A medianoche, mientras estaba sentado en el “barril”, oí un ruido clamoroso en la cubierta, con campanas que tañían, y me di cuenta de que era Año Nuevo». Worsley bajó de su asiento elevado y se reunió con Wild, Hudson y conmigo en el puente, donde nos dimos las manos y nos deseamos mutuamente un Año Nuevo feliz y exitoso. Desde que habíamos ingresado en la banquisa el 11 de diciembre, habíamos recorrido cuatrocientas ochenta millas a través de hielo suelto y hielo compacto. Nos habíamos abierto camino, con esfuerzo el pequeño barco avanzó a través de él y pasó la prueba, aunque la hélice había recibido algunos acertados golpes contra el hielo duro y la embarcación había sido impulsada contra el hielo hasta casi montarse en él volviendo a caer, balanceándose violentamente de lado a lado. El balanceo por lo general era producto de la operación de resquebrajar el hielo joven más grueso, donde la grieta había tomado un curso sinuoso. El barco, al intentar seguirla, golpeó primero una sentina y luego la otra, lo que ocasionó que se inclinara seis o siete grados. Nuestro avance a través del hielo había sido en dirección sur 10° E, y yo estimé que la distancia total navegada había excedido las setecientas millas. Las primeras cien millas habían sido a través de hielo suelto, pero los mayores obstáculos habían sido tres moderados vendavales del suroeste, dos de los cuales duraron tres días cada uno y el otro, cuatro días y medio. Las últimas doscientas cincuenta millas habían transcurrido a través de hielo compacto, y alternaron con estrechos y extensos canales y extensiones de aguas libres.

Durante las semanas que pasamos maniobrando hacia el sur a través de los tortuosos laberintos de la banquisa, muchas veces fue necesario dividir las placas de hielo llevando el barco contra ellas. Esta forma de ataque fue efectiva contra el hielo de hasta un metro de grosor, y el proceso es interesante y merece una breve descripción. Cuando el camino estaba obstaculizado por una placa de grosor moderado, llevábamos el barco a media marcha contra él y deteníamos los motores justo antes del impacto. Al primer golpe, el *Endurance* cortaba una hendidura con forma de V en el frente de la placa; la inclinación de su tajamar muchas veces hacía que la proa se elevara hasta casi quedar fuera del agua, momento en que se

deslizaba hacia atrás, balanceándose levemente. Al observar con cuidado que los bloques de hielo suelto no dañaban la hélice, poníamos los motores en reversa y hacíamos retroceder el barco unos doscientos cincuenta metros. Luego, avanzábamos a toda máquina hacia la V, asegurándonos de golpear el centro con precisión. La operación se repetía hasta que se abría un corto dique, en el que se hacía entrar el barco, que hacía las veces de una gran cuña. Al cuarto intento, si es que teníamos éxito, la placa cedía. Una línea negra y sinuosa, como escrita con una pluma en un papel blanco, aparecía más adelante y se ensanchaba cuando el ojo la recorría hasta el barco. Enseguida se volvía lo bastante ancha para recibirlo, y entonces nos abalanzábamos hacia ella. Bajo la proa y a los lados, grandes capas de hielo giraban y volvían a deslizarse sobre la placa, o eran empujadas debajo del hielo o del barco. De esta manera, el *Endurance* dividía una placa de entre sesenta centímetros a un metro de grosor y de dos kilómetros y medio de superficie. En ocasiones, la placa, aunque quebrada, estaba tan apretada por otras placas que se negaba a abrirse, de modo que gradualmente impedía que el barco avanzara. Entonces, retrocedíamos alguna distancia y nuevamente lo dirigíamos a toda máquina contra la grieta, hasta que finalmente la placa cedía ante los repetidos embates.

CAPÍTULO II
TIERRA NUEVA

El primer día del Año Nuevo, 1 de enero de 1915, estaba nublado y corría una suave brisa del norte con nevadas ocasionales. El estado de la banquisa mejoró por la noche, y después de las 20:00, avanzamos rápidamente a través del hielo joven y quebradizo, que el barco rompía con facilidad. Unas pocas horas más tarde, un viento fuerte llegó del este, con una nieve continua. Después de las 4:00 del día 2, ingresamos en un banco de hielo viejo y grueso, que mostraba señales de fuerte presión. Estaba muy amonticulado, pero las grandes zonas de aguas libres y los largos canales hacia el sureste continuaron hasta el mediodía. La posición en este momento era 69° 49' de latitud S, 15° 42' de longitud O, y el recorrido de veinticuatro horas resultó ser de ciento veinticuatro millas al rumbo sur 3° O. Era alentador.

El pesado banco de hielo bloqueó el camino hacia el sur después del mediodía. Habría sido casi imposible haber atravesado el hielo con el barco y, en todo caso, el vendaval hubiese tornado el procedimiento en algo sumamente peligroso. Por lo tanto, avanzamos con cuidado hacia el oeste y el norte, en busca de una abertura adecuada hacia el sur. El buen recorrido me había dado esperanzas de vislumbrar tierra al día siguiente, y la demora era fastidiosa. Me estaba entrando prisa por llegar a tierra a causa de los perros, que no habían podido hacer ejercicio durante cuatro semanas y se estaban debilitando. Pasamos por lo menos unos doscientos témpanos durante el día y también observamos grandes masas de hielo de bahía y de

hielo costero amonticulado. Sobre la superficie de una placa de hielo de bahía, se veía tierra negra, al parecer de origen basáltico, y había un gran témpano con una amplia banda marrón amarillento que lo cruzaba. Es probable que la mancha haya sido polvo volcánico. Muchos de los témpanos tenían formas curiosas. Uno de ellos presentaba gran similitud con un gran trasatlántico de dos chimeneas, la silueta completa, con excepción del humo. Más tarde ese día, encontramos una abertura en el banco y avanzamos nueve millas hacia el suroeste, pero a las 2:00 del 3 de enero, el canal terminó en hielo amonticulado, imposible de penetrar. Un vendaval moderado que provenía del este había llegado con tormentas de nieve, y no podíamos tener una visión clara en ninguna dirección. El hielo amonticulado no ofrecía un anclaje adecuado para el barco, y nos vimos obligados a zigzaguear durante diez horas antes de poder amarrar a una pequeña placa, al socaire de un témpano de unos cuarenta metros de altura. El témpano cortaba el viento y evitó que deriváramos rápidamente a sotavento. La posición era 69° 59' de latitud S, 17° 31' de longitud O.

Volvimos a desplazarnos a las 19:00, cuando levamos el ancla de hielo y navegamos hacia el sur y, a las 12:00, pasamos por un pequeño témpano que el barco casi había tocado unas doce horas antes. Era evidente que no estábamos avanzando mucho. Varios de los témpanos que habíamos pasado durante el día eran de hielo sólido azul, lo que indicaba que eran de verdadero origen glaciar.

Para la medianoche del día 3, habíamos recorrido once millas hacia el sur, y luego nos detuvimos por completo, porque la nieve era tan densa que no podíamos darnos cuenta de si valía la pena ingresar en los canales y las vías. El hielo estaba amonticulado pero, por suerte, el vendaval disminuía, y después de examinar todos los canales y las lagunas a nuestro alcance, volvimos a dirigirnos hacia el noreste. Aparecieron dos cachalotes y dos ballenas azules grandes, los primeros que vimos en doscientas sesenta millas. También avistamos petreles, numerosos pingüinos de Adelia, pingüinos emperador, focas cangrejeras y focas leopardo. El tiempo más despejado de la mañana nos permitió ver que el banco estaba sólido y que era imposible cruzarlo del sureste al suroeste y, a las 10:00 del día 4, volvimos a pasar a menos de cinco metros del pequeño témpano por el que

habíamos pasado dos veces el día anterior. Habíamos estado navegando y sorteando obstáculos en una zona de veinte millas cuadradas durante cincuenta horas, intentando encontrar una abertura hacia el sur, el sureste o el suroeste, pero todos los canales iban hacia el norte, el noreste o el noroeste. Parecía que los espíritus de la Antártica nos señalaban la ruta hacia atrás, la ruta que estábamos decididos a no tomar. Nuestro deseo era dirigirnos hacia el este y hacia el sur para llegar a tierra; si fuera posible, al este del sur más lejano de Ross y bien hacia el este de la Tierra de Coats. Esto era lo más importante, puesto que los vientos que prevalecían parecían venir del este, y cada milla en dirección este contaría. Por la tarde, nos dirigimos hacia el este a través de aguas libres y, para las 16:00, avanzábamos en dirección OSO y se veían más aguas libres. El sol brillaba a una altura de 3° sobre el horizonte, a medianoche, y pudimos mantener esta dirección con tiempo bueno hasta el mediodía siguiente. En ese momento, la posición era 70° 28' de latitud S, 70° 16' de longitud O, y habíamos recorrido sesenta y dos millas al rumbo sur 6z° O. A las 8:00, encontramos aguas libres desde el norte, pasando por el oeste hasta el suroeste, pero había un banco impenetrable hacia el sur y el este. A las 15:00, el camino hacia el SO y hacia el ONO estaba completamente obstruido, y cuando experimentamos una corriente orientada hacia el oeste, no sentí que se justificara quemar más de las reducidas reservas de carbón para ir hacia el oeste o el norte. Volví a colocar el barco en nuestro rumbo durante cuatro millas, hasta un punto en que una placa más suelta pareció una débil promesa de paso; sin embargo, tras luchar durante tres horas con montículos de hielo muy pesado y de avanzar cuatro millas hacia el sur, nos detuvieron enormes bloques y bancos de hielo muy viejo. Hacer un mayor esfuerzo parecía inútil en ese momento, y di la orden de conservar el fuego después de que amarramos el *Endurance* a una placa sólida. El tiempo estaba despejado, y algunos futbolistas entusiastas jugaron sobre la placa hasta que, alrededor de la medianoche, Worsley cayó en un agujero de hielo podrido cuando fue a buscar la pelota. Tuvieron que ir a rescatarlo.

La mañana siguiente, *6* de enero, el banco sólido continuaba obstruyendo el paso hacia el sur. Había aguas libres hacia el norte, pero como el día estaba calmo, y no quería utilizar el carbón en una búsqueda

posiblemente vana de una abertura hacia el sur, mantuve el barco amarrado a la placa. Esta pausa con buen tiempo permitió que los perros se ejercitaran; los hombres que los tenían a su cargo los desembarcaron en la placa. La excitación de los animales era intensa. Varios lograron entrar en el agua, y los bozales que llevaban no impidieron que se trabaran en peleas acaloradas. Dos perros que se las habían ingeniado para quitarse los bozales cayeron en una laguna helada mientras peleaban y fueron sacados de ella mientras aún luchaban cuerpo a cuerpo. No obstante, los hombres y los perros disfrutaron el ejercicio. Un sondeo arrojó una profundidad de 4389 metros, con un lecho de barro azul. El viento sopló fresco desde el oeste la mañana siguiente, temprano, y comenzamos a bordear a vela el extremo norte del banco sólido en dirección este. Para el mediodía, ya habíamos dejado atrás el bloque cercano, pero las perspectivas hacia el sur eran muy poco prometedoras en cuanto a un avance útil, y yo ahora estaba ansioso por dirigirnos hacia el este. Navegamos a vela hacia el noreste y, luego de recorrer treinta y nueve millas, pasamos un témpano peculiar que habíamos tenido por delante hacía unas sesenta horas. Las horas estaban comenzando a moverse a nuestro alrededor, y tuve que ser cauto al permitir que alguien abandonara el barco. Estas bestias tienen el hábito de mirar por encima de las placas, ubicar una foca que está descansando y, luego, atacarla desde abajo, a través del hielo, en busca de alimento; no distinguen entre una foca y un hombre.

Nuestra posición al mediodía del 8 de enero era 70° 0' de latitud S, 19° 09' de longitud O. Habíamos avanzado sesenta y seis millas en dirección noreste durante las veinticuatro horas previas. El rumbo durante la tarde fue ESE a través de las placas sueltas y las aguas libres, con montículos de placas hacia el sur. Avistamos varios canales que llevaban hacia el sur, pero mantuvimos el rumbo hacia el este. Las placas se estaban soltando cada vez más, y había indicios de aguas libres más adelante. El barco pasó no menos de quinientos témpanos ese día, algunos de ellos muy grandes. La mañana siguiente, un cielo de agua oscuro se extendía de E a SSE, y el *Endurance*, abriéndose camino a media marcha a través de las placas sueltas, alcanzó aguas libres antes del mediodía. Un témpano como una muralla de unos cincuenta metros de altura y de cuatrocientos metros de longitud flotaba al

borde de la placa suelta, y navegamos a lo largo de un saliente de este témpano que se proyectaba hasta el océano ondulante y se desplegaba hacia el horizonte. El mar se extendía desde un punto, levemente, al oeste del sur, siguiendo hacia el E y hasta el NNE, esta prometedora perspectiva era respaldada por la visión de un notorio *water-sky*[5] hacia el sur. Ordené un rumbo sur una cuarta al este en un intento por llegar al sur y al este del sur más lejano de Ross (71° 30' de latitud S).

Seguimos en aguas libres durante unas cien millas, pasamos muchos témpanos, pero no encontramos bancos. Dos ballenas realmente grandes, probablemente ballenas azules, se acercaron al barco, y vimos chorros en todas direcciones. Las aguas libres dentro de la banquisa en esa latitud podrían tener el atractivo de un santuario para las ballenas, que son acosadas por el hombre más al norte. El recorrido hacia el sur en aguas libres, con un camino despejado frente a nosotros y las millas que quedaban atrás, resultó una alegre experiencia después de la larga lucha a través de las vías con hielo. No obstante, como las otras cosas buenas, nuestro período de movimiento libre tuvo que llegar a su fin. El *Endurance* volvió a encontrar hielo a la 1:00 del día 10. Un banco suelto se extendía hacia el este y el sur, con aguas libres hacia el oeste y un buen *water-sky*. En parte, estaba formado de hielo pesado en montículos que daba muestras de una gran presión, pero también contenía placas gruesas y planas que, con seguridad, se habían formado en alguna bahía protegida y nunca habían recibido demasiada presión o se habían movido mucho. El remolino de la estela del barco formaba espuma diatomácea a los costados de este hielo. A las 9:00, el agua se tornó pesada debido a las diatomeas, y ordené que se tomara una muestra. No se encontró el fondo a trescientos ochenta y cinco metros. Esa mañana, el *Endurance* continuó avanzando hacia el sur, a través del hielo suelto. Vimos los chorros de numerosas ballenas y notamos cientos de focas cangrejeras que yacían sobre las placas. Había numerosos gaviotines con rabadilla blanca, petreles antárticos y petreles de las nieves, y distinguimos una colonia de pingüinos de Adelia sobre un témpano bajo. También aparecieron unas pocas oreas, con su característica aleta dorsal alta. La posición al mediodía era 72° 02' de latitud S, 16° 7' de longitud O, y el

recorrido de las veinticuatro horas había sido de ciento treinta y seis millas al rumbo sur 6° E.

Ahora nos encontrábamos en las cercanías de la tierra descubierta en 1904 por el Dr. W. S. Bruce, jefe de la Expedición Scotia, que él había denominado Tierra de Coats. El Dr. Bruce encontró una barrera de hielo a 72° 18' de latitud S, 10° de longitud O, que se extendía del noreste hacia el suroeste. Siguió el extremo de la barrera hacia el suroeste durante ciento cincuenta millas y alcanzó los 74° 1' de latitud S, 22° de longitud O. No encontró rocas desnudas, pero su descripción de las pronunciadas laderas de nieve y de hielo con aguas embancadas frente a la pared de la barrera indicaba con claridad la presencia de tierra. En esas laderas, en un punto lo más hacia el sur posible, planifiqué comenzar la marcha a través del continente Antártico. Todos los hombres buscaban, ahora, la costa descrita por el Dr. Bruce y, a las 17:00, el vigía informó acerca de la aparición de tierra hacia el SSE. Pudimos ver una suave colina de nieve que se elevaba hasta una altura de unos trescientos metros. Parecía una isla o una península con un estrecho en su parte sur, y la posición de su punto más septentrional era de alrededor de 72° 34' de latitud S, 16° 40' de longitud O. El *Endurance* estaba atravesando placas de hielo pesado y suelto y, poco antes de la medianoche, ingresó forzadamente en un canal de aguas abiertas a lo largo del borde de una barrera. Un sondeo tomado a menos de doscientos metros de distancia del borde de la barrera no llegó al fondo con trescientos ochenta y cinco metros de línea. La barrera tenía una altura de unos veinte metros, con acantilados de diez metros. El *Scotia* debía de haber pasado este lugar al hacerse camino hacia el punto más austral de Bruce el 6 de marzo de 1904, y me enteré, por los relatos de ese viaje así como también por la observación, de que la costa tendía hacia el suroeste. 1,1 canal de aguas libres continuaba a lo largo del borde de la barrera y nos abrimos camino sin demora.

Una brisa del este acarreó nubes y nevadas durante la mañana del 11 de enero. La barrera tendía hacia el suroeste una cuarta al sur, y la bordeamos durante cincuenta millas hasta las 11:00. Por la mañana, los acantilados tenían *6* metros de altura, y para el mediodía habían aumentado a 35 metros. Al parecer, la cima estaba unos diez metros más arriba. En una ocasión, nos

vimos forzados a alejarnos de la barrera durante tres horas debido a un bloque de hielo muy pesado. Por otro lado, había aguas libres a lo largo del borde y bloques altos y sueltos hacia el oeste y noroeste. Notamos que una foca aparecía de repente y se volvía a sumergir en lo que parecía un intento por tragar un pez plateado y largo que se asomaba, al menos, a medio metro de su boca. La posición del mediodía era 73° 13' de latitud S, 10° 43' de longitud O, y un sondeo arrojó doscientos ochenta y tres metros a una distancia de una milla desde la barrera. El fondo consistía en grandes guijarros ígneos. Luego, la visibilidad disminuyó, y me mantuve hacia el oeste, donde el cielo había dado indicios de aguas libres, hasta las 19:00, cuando colocamos el barco a lo largo de una placa en el hielo suelto. Caía mucha nieve, y estaba preocupado por temor a que el viento del oeste empujara el hielo con fuerza contra la costa y atascara el barco. El *Nimrod* apenas había escapado de un contratiempo de este tipo en el mar de Ross a principios de 1908.

Volvimos a avanzar a las 5:00 de la mañana siguiente, 12 de enero, con cielo cubierto, neblina y tormentas de nieve y, cuatro horas más tarde, nos abrimos camino a través del hielo hacia aguas libres. La visión se oscureció, pero continuamos hacia el sureste y, para el mediodía, ya habíamos recorrido veinticuatro millas cuando tres sondeos a 74° 4' de latitud S, 22° 48' de longitud O arrojaron ciento setenta y tres, doscientos treinta y cuatro, y ciento ochenta y ocho metros, con un fondo de arena, guijarros y barro. Clark obtuvo una buena cantidad de especímenes biológicos con la draga. El *Endurance* ahora estaba cerca de lo que parecía la barrera, con una franja de hielo pesado que contenía numerosos témpanos congelados y posiblemente encallados. El hielo sólido se volvió hacia el noroeste y seguimos el borde unas cuarenta y ocho millas rumbo norte 60° oeste para franquearlo.

Ahora nos encontrábamos más allá del punto que había alcanzado el *Scotia*, y la tierra debajo de la capa de hielo que estábamos orillando era nueva. La tendencia hacia el norte fue inesperada, y comencé a sospechar que, en realidad, estábamos rodeando una inmensa lengua de hielo unida al verdadero borde de la barrera que se extendía hacia el norte. Los acontecimientos confirmaron esta sospecha. Bordeamos el banco toda la

noche, maniobrando hacia el noroeste; luego nos dirigimos hacia el oeste, una cuarta al norte hasta las 4:00 y viramos hacia el suroeste. El rumbo a las 8:00 del día 13 era SSO. La barrera a medianoche estaba baja y distante, y a las 8:00 había solamente una delgada capa de hielo pesado de algo menos de doscientos metros de lado a lado que lo separaba de las aguas libres. Para el mediodía, solo había una plataforma ocasional de hielo pesado. En un punto, la barrera se extendía hasta al mar en una caída suave. Podríamos haber bajado provisiones en ese lugar sin dificultad. Hicimos un sondeo a ciento veinte metros de la barrera, pero no alcanzamos el fondo a los 1236 metros. A las 16:00, mientras todavía seguíamos la barrera hacia el suroeste, llegamos a una esquina y encontramos que se retiraba en forma abrupta hacia el sureste. Nuestro camino estaba bloqueado por un pesado banco y tras pasar dos horas en la vana búsqueda de una abertura, amarramos el *Endurance* a una placa y redujimos la presión de la caldera. Durante ese día, pasamos dos grupos de focas que se desplazaban con rapidez hacia el NO y el NNE. Los animales nadaban en un orden cerrado, elevándose y soplando como marsopas, y nos preguntamos si su viaje hacia el norte en esa época del año tendría algún significado. Varios pingüinos emperador jóvenes habían sido capturados y llevados a bordo el día anterior. Dos de ellos aún estaban vivos cuando el *Endurance* fue arrimado a la placa. Con agilidad, subieron al hielo, se volvieron, inclinaron tres veces la cabeza con gracia y se retiraron a la otra punta de la placa. Hay algo curiosamente humano en las actitudes y los movimientos de estos pájaros. Me preocupaban los perros. Estaban perdiendo condiciones, y algunos parecían estar enfermándose. Tuvimos que sacrificar un perro el día 12. No movimos el barco el día 14. Una brisa llegó del este por la tarde y, bajo su influencia, el banco comenzó a alejarse de la costa. Antes de medianoche, el hielo cerrado que había obstruido nuestro camino se había abierto y había dejado una vía a lo largo del pie de la barrera. Decidí esperar la mañana, porque no deseaba arriesgar y quedar atrapado entre la barrera y el banco en caso de que cambiara el viento. Un sondeo marcó 2482 metros, con un fondo de barro glacial. La observación de mediodía mostró que la posición era 74° 9' de latitud S, 27° 16' de longitud O. Soltamos amarras a las *6:00* del día 15 con cielo nebuloso y brisa del noreste y avanzamos a lo

largo de la barrera en aguas libres. El rumbo fue hacia el sureste durante dieciséis millas, luego SSE. Ahora había un bloque de hielo sólido a barlovento y, a las 15:00, pasamos una ensenada que tenía, quizá, quince o veinte kilómetros de fondo y se extendía hacia el noreste. Una ensenada similar apareció a las 18:00. Estos profundos cortes fortalecían la impresión que ya nos habíamos formado acerca de que, durante varios días, habíamos estado rodeando una gran masa de hielo, al menos de ochenta kilómetros de lado a lado, que se extendía mar adentro desde la costa y que, posiblemente, estuviera destinada a alejarse flotando en algún momento futuro. Los sondeos (aproximadamente 350 metros hacia tierra y 2400 metros hacia el mar) sugerían que esta poderosa proyección flotaba. Había muchísimas focas. Vimos grandes cantidades en el banco y varias en las partes bajas de la barrera, donde la ladera no era muy pronunciada. El barco pasó a través de grandes grupos de focas que nadaban desde la barrera hasta el banco mar adentro. Los animales salpicaban y resoplaban alrededor del *Endurance*, y Hurley registró este inusual panorama con la cámara cinematográfica.

La barrera ahora se extendía nuevamente hacia el suroeste. Se volvieron a desplegar las velas con un brisa fresca del este, pero a las 19:00 tuvimos que recogerlas, puesto que el *Endurance* fue demorado por una placa que se adosó contra la barrera durante una hora. Aprovechamos la pausa para hacer un sondeo y llegamos a los cuatrocientos noventa metros con barro glacial y guijarros. Luego, apareció una pequeña vía delante de nosotros. Nos abrimos camino a toda velocidad y, para las 20:30, el *Endurance* avanzaba hacia el sur con las velas desplegadas en una buena extensión de aguas libres. Continuamos bordeando la barrera con tiempo despejado. Yo buscaba posibles lugares donde desembarcar aunque, de hecho, no tenía intenciones de hacerlo al norte de la bahía de Vahsel, en la Tierra de Luitpold, salvo urgidos por la necesidad. Toda milla ganada en dirección sur significaba una milla menos que habría que recorrer con los trineos cuando llegara el momento de realizar el viaje por tierra.

Poco antes de la medianoche, el día 15, nos topamos con el borde norte de un gran glaciar, o derrame del hielo terrestre, que se proyectaba más allá de la barrera e ingresaba en el mar. Tenía una altura de unos ciento cincuenta metros, y en la punta había una gran masa de hielo de bahía

grueso. La bahía formada por el borde norte de este glaciar hubiera sido un excelente lugar de desembarco. Un saliente plano de hielo de casi un metro sobre el nivel del mar se asemejaba a un muelle natural. Desde este saliente, se elevaba una ladera de nieve hasta la parte superior de la barrera. La bahía estaba protegida del viento del sureste y estaba abierta solo para el viento del norte, que es poco frecuente en esas latitudes. Un sondeo marcó 146 metros, lo que indicaba que el glaciar estaba encallado. Llamé el lugar Bahía del Glaciar y más tarde tuve razones para recordarla con pesar.

El *Endurance* avanzó a vapor a lo largo del frente de esta masa de hielo glacial durante unas diecisiete millas. El glaciar presentaba enormes grietas y cordones de alta presión y parecía retroceder a las laderas o las colinas cubiertas de hielo de entre trescientos y seiscientos metros de altura. Algunas bahías ubicadas frente a él estaban cubiertas de hielo liso, salpicadas con focas y pingüinos. A las 4:00 del día 16, llegamos al borde de otro gran glaciar. La lengua de hielo parecía llegar por encima de las colinas bajas y estaba muy roto. La cara del acantilado tenía una altura de casi cien metros, y la superficie de hielo más de tres kilómetros tierra adentro tenía, quizá, seiscientos metros de altura. El frente del acantilado presentaba la marca de la marea de unos dos metros, lo que demostraba que no flotaba. Navegamos a vapor a lo largo de este tremendo glaciar unas cuarenta millas y luego, a las 8:30, nos detuvo un banco de hielo sólido, que parecía sostenido por témpanos encallados. La profundidad, tomada a cuatrocientos metros de distancia del acantilado de la bahía, era de 245 metros. Ese día no fue posible avanzar más, pero la observación del mediodía, que indicó que la posición era 76° 27' de latitud S, 28° 51' de longitud O, mostró que habíamos avanzado ciento veinticuatro millas hacia el suroeste durante las veinticuatro horas previas. La tarde transcurrió con incidentes. Los témpanos a nuestro alrededor eran muy grandes, algunos tenían más de sesenta metros de altura, y otros estaban firmemente encallados y mostraban las marcas de la marea. Un témpano barrera que se desplazaba hacia el noroeste parecía tener unos cuarenta kilómetros de longitud. Hicimos que el barco avanzara contra un pequeño témpano ladeado, del cual Wordie obtuvo varios trozos grandes de granito biotítico. Mientras el *Endurance* avanzaba con lentitud contra el témpano, se oyó un

fuerte crujido y el geólogo debió subir a bordo a toda prisa. Los costados de este témpano estaban muy bien definidos; ello se debía a la acción morrénica del glaciar principal. Más tarde, ese día, el viento del este aumentó hasta convertirse en un vendaval. Fragmentos de placas pasaban a la deriva a poco más de dos millas por hora, y el bloque a sotavento comenzó a romperse con rapidez. Un témpano bajo de poco calado chocó contra el bloque que se deshacía y, al aplastarse contra dos témpanos encallados más grandes, los alejó del banco. Los tres se apartaron juntos en forma atropellada. Nos resguardamos a sotavento de un gran témpano encallado.

Una ventisca del ENE evitó que dejáramos el cobijo del témpano el día siguiente, domingo 17 de enero. El tiempo estaba despejado, pero el vendaval levantaba densas nubes de nieve del suelo y oscurecía la línea costera la mayor parte del tiempo. «La tierra, vista cuando el tiempo está despejado, parece más alta de lo que nos pareció ayer; es probable que tenga unos mil metros sobre la cima del glaciar. La Costa de Caird, como la llamé, conecta la Tierra de Coats, descubierta por Bruce en 1904, con la Tierra de Luitpold, descubierta por Filchner en 1912. La parte norte es similar, en apariencia, a la Tierra de Coats. Frente a ella hay una barrera ondulante, el frente de una poderosa llanura de hielo que es empujada hacia afuera desde el alto interior del continente antártico que, al parecer, está arrasando las colinas bajas, las planicies y las aguas poco profundas como la gran capa de hielo ártico una vez arrasó la Europa del norte. La superficie de la barrera, vista desde el mar, es de un color marrón dorado casi imperceptible. Por lo general, termina en acantilados que van desde tres a cien metros de altura, pero en algunos lugares baja rápidamente al nivel de mar. Los acantilados son de un blanco cegador, con hermosas sombras azules. Más hacia tierra adentro se pueden ver colinas más altas, que aparecen como nubes de algodón de un azul pálido o un dorado apenas perceptible. Estas lejanas colinas están más cerca y se ven con mayor claridad, puesto que hemos llegado al sureste, mientras que los acantilados de la barrera aquí son más altos y, al parecer, más firmes. Ahora nos encontramos cerca del cruce con la Tierra de Luitpold. En este extremo sur de la Costa de Caird, la capa de hielo, ondulando sobre la tierra oculta y

aprisionada, hace estallar una pronunciada colina en tremendos glaciares, erizados con cordones y agujas de hielo y unidos por miles de grietas. A lo largo de toda la costa, no hemos visto tierra ni rocas desnudas. Ni siquiera ha aparecido un *nunatak*[6] solitario para aliviar la superficie de hielo y de nieve. Sin embargo, el barrido ascendente de las colinas de hielo hacia el horizonte y los cordones, las terrazas y las grietas que aparecen a medida que el hielo se acerca al mar, hablan de las colinas y los valles que yacen debajo».

El *Endurance* estuvo al socaire del témpano hasta las 7:00 del 18 de enero. El vendaval se había moderado para entonces, y continuamos navegando a vela hacia el suroeste por una vía que se había abierto a lo largo del frente del glaciar. Bordeamos el glaciar hasta las 9:30, hasta que terminó en dos bahías, abiertas hacia el noroeste, pero protegidas por témpanos encallados hacia el oeste. La costa de más allá se extendía hacia el SSO con una suave colina de tierra.

«El banco de hielo ahora nos obliga a ir catorce millas hacia el oeste, y nos abrimos paso a través de una línea de pesados escombros con grandes trozos y gruñones. Lo hacemos con la gavia del trinquete solamente, pues detuvimos los motores para proteger la hélice. Esto nos conduce a aguas abiertas, donde avanzamos veinticuatro millas al rumbo sur 50° O. Luego volvemos a encontrar un banco que nos obliga a dirigirnos hacia el noroeste unas 10 millas, donde nos detienen pesados trozos de hielo, escombros y bloques grandes y sueltos. La apariencia del banco cambia. Las placas son muy gruesas y están cubiertas por nieve profunda. Los escombros que se encuentran entre las placas son tan gruesos y pesados que no podemos abrirnos camino sin un gran gasto de combustible, y solo logramos hacerlo durante una corta distancia. Por consiguiente, nos ponemos a la capa durante un tiempo para ver si el banco se abre cuando este viento del noreste se detenga».

Nuestra posición la mañana del 19 era 76° 34' de latitud S, 31° 30' de longitud O. El tiempo era bueno, pero no pudimos avanzar. El hielo había encerrado el barco durante la noche y, desde cubierta, no se podía ver agua en ninguna dirección. Se veían unas pocas vías desde lo alto del mástil. El sondeo dio 560 metros y encontramos barro, arena y guijarros. La tierra

apenas se veía hacia el este. Esperamos que las condiciones meteorológicas mejoraran, y los científicos aprovecharon la oportunidad para dragar especímenes biológicos y geológicos. Durante la noche, se levantó un viento fuerte del noreste y, al verificar la posición del barco el día 20, se supo que este estaba sólidamente bloqueado. El hielo formaba placas pesadas y firmes alrededor del *Endurance* en toda dirección hasta donde llegaba la vista desde lo alto del mástil. No había nada que hacer hasta que las condiciones cambiaran, y esperamos todo ese día y los días siguientes con creciente ansiedad. El viento fuerte del ENE que nos había obligado a protegernos detrás del témpano varado el día 16, luego había virado hacia el noreste y continuó con diversa intensidad hasta el 22. Al parecer, este viento había amontonado el hielo en la ensenada del mar de Weddell, y la embarcación ahora iba a la deriva hacia el suroeste con las placas que la habían encerrado. Un leve movimiento del hielo que rodeaba el barco hizo que el timón se atascara de modo peligroso el día 21, y tuvimos que cortar el hielo con cinceles, pesadas piezas de hierro con mangos de madera de un metro y ochenta centímetros. Mantuvimos la presión de las calderas, listos para movernos llegada la oportunidad, y las máquinas en avante toda ayudaron a mantener el timón despejado. El día 22, se vislumbró tierra hacia el este y el sur, a unas dieciséis millas de distancia. La helada tierra parecía estar frente a acantilados de hielo en la mayoría de los lugares, pero, de vez en cuando, las colinas descendían hasta el nivel del mar. Grandes áreas con grietas en terrazas paralelas a la costa mostraban el lugar donde el hielo descendía sobre el pie de las colinas. El hielo interior parecía, en su mayor parte, ondulante, liso y fácil para caminar sobre él, pero es probable que muchas grietas estuvieran escondidas de nuestra vista por la nieve de la superficie o por la ausencia de sombras. Pensé que la tierra probablemente se elevaba a una altura de mil quinientos metros, unos sesenta u ochenta kilómetros tierra adentro. La estimación precisa de las alturas y las distancias en la Antártica siempre resulta difícil, debido al aire despejado, la monotonía confusa del colorido y el engañoso efecto del espejismo y la refracción. La tierra parecía aumentar en altura hacia el sur, donde vimos una línea de tierra o una barrera que debe de haber tenido unos cien kilómetros y que, posiblemente, estuviera más lejos.

El domingo 24 de enero fue un día soleado y despejado, y soplaban brisas débiles del este y del sur. No se podían ver aguas libres desde lo alto del mástil, pero había un leve cielo de agua hacia el oeste y noroeste.

«Es la primera vez en diez días que el viento ha variado de noreste y este, y en cinco de estos días ha aumentado hasta convertirse en un vendaval. Evidentemente, el hielo ha formado sólidas placas en este punto, y debemos esperar con paciencia hasta que se levante un vendaval del sur o las corrientes abran el hielo. Nos movemos a la deriva con lentitud. La posición de hoy era 76° 49' de latitud S, 33° 51' de longitud O. Worsley y James, que trabajaban en la placa con un magnetómetro Kew, encontraron que la variación era seis grados al oeste».

Justo antes de medianoche, se hizo una grieta en el hielo de unos cinco metros de ancho y de kilómetro y medio de largo, cincuenta metros delante de la embarcación. Para las 10:00 del día 25, la grieta se había ensanchado hasta alcanzar cuatrocientos metros, y durante tres horas intentamos forzar el barco para que ingresara en esta abertura a toda velocidad y con todas las velas. El único efecto fue desplazar algo de hielo a popa y despejar el timón, y tras convencerme de que el barco estaba sujetado con firmeza, abandoné el intento. Más tarde ese día, Crean y otros dos hombres estaban al costado del barco sobre una guindola picando un gran trozo de hielo que se había metido debajo del barco y parecía impedir el movimiento. El hielo se soltó de repente, salió despedido hacia arriba, volvió a caer e inmovilizó a Crean entre la guindola y el mango de una pesada pata de cabra de hierro de más de tres metros de largo. Estuvo en peligro durante unos momentos, pero lo pudimos sacar, y solo tuvo unos fuertes moratones. La pesada barra de hierro se había doblado en su dirección, en un ángulo de cuarenta y cinco grados.

Los días siguientes transcurrieron sin mayores acontecimientos. Soplaron brisas moderadas del este y suroeste que no tuvieron un efecto aparente en el hielo, y el barco permaneció firmemente atrapado. El día 27, el décimo día de inactividad, decidí apagar el fuego. Habíamos estado quemando media tonelada de carbón diaria para mantener el vapor en las calderas, y como ahora las bodegas tenían solo sesenta y siete toneladas, lo que representaba treinta y tres días de vapor, no podíamos darnos el lujo de

continuar con ese gasto de combustible. Aún la tierra aparecía hacia el este y el sur cuando el horizonte estaba despejado. El biólogo obtenía algunos especímenes interesantes con la draga de mano a varias profundidades. Un sondeo realizado el día 26 arrojó 658 metros, y otro realizado el día 29, 821 metros. La deriva era hacia occidente, y una observación realizada el domingo 31 mostró que el barco había avanzado ocho millas durante la semana. James y Hudson instalaron el radiotelégrafo con la esperanza de oír el mensaje mensual de las Islas Falkland. Este debería emitirse alrededor de las 3:20 de la mañana siguiente, pero James dudaba poder oír algo con nuestro pequeño equipo a una distancia de mil seiscientas treinta millas de la estación emisora. De hecho, no oímos nada, y los posteriores intentos tampoco tuvieron éxito. Las condiciones deben de haber sido difíciles, incluso para una estación de gran potencia.

Poco a poco, fuimos acumulando reservas de carne de foca durante estos días de espera. Se necesitaba carne fresca para los perros, y los filetes y el hígado de foca eran un cambio muy bienvenido respecto de las raciones que había a bordo del *Endurance*. Cuatro focas cangrejeras y tres de Weddell, más de una tonelada de carne para los perros y la tripulación, cayeron bajo el fuego de nuestras armas el 2 de febrero, y todos los hombres estuvieron ocupados gran parte del día en subir a bordo, por el duro hielo, los animales muertos. Preparamos tres trineos para que los hombres tiraran y trajimos las focas desde más de tres kilómetros de distancia; los grupos que iban con los trineos eran guiados entre los lomos y las lagunas por medio de un semáforo instalado en el nido de cuervo. Se avistaron otras dos focas en la parte alejada de una gran laguna, pero no permití que las persiguieran. Parte del hielo estaba en condiciones peligrosas y había finas películas que escondían grietas y lagunas, por lo que no quise correr el riesgo de que hubiera un accidente.

Una grieta de unos seis kilómetros de largo se abrió en la placa a popa del barco el día 3. La delgada vía de enfrente aún estaba abierta, pero las brisas muy débiles no parecían poder producir un movimiento útil en el hielo. Temprano, la mañana del 5, se levantó un temporal del noreste, lo que provocó que el cielo se cubriera y cayera nieve pesada. Pronto la placa se abrió y se cerró, pero sin que se aflojara demasiado. Al mediodía, el barco

sufrió una sacudida repentina y se inclinó tres grados. Luego, inmediatamente, se abrió una grieta desde la proa hacia el canal que había adelante y otra hacia el canal que había a popa. Pensé que podría ser posible laborear el barco a través de uno de estos canales hacia aguas libres, pero no podíamos ver agua a través de la espesa nieve, y antes de que aumentáramos el vapor, y mientras la visión aún estaba oscurecida, la placa volvió a cerrarse. El temporal del norte había dado lugar a brisas muy débiles del oeste el día *6*. La placa parecía estar más sólida que nunca. Se extendía casi sin roturas hasta el horizonte en toda dirección, y la situación se tornó más difícil a causa de las temperaturas muy bajas de los días siguientes. La temperatura había descendido a -17, 7 °C la noche del 7 y llegó a -18, 8 °C el 8. Esta fría temporada a mediados del verano era muy desafortunada desde nuestro punto de vista, dado que cementaba la placa, y el hielo aprisionaba aún más el barco. La lenta deriva hacia el suroeste continuaba, y en ocasiones pudimos ver tierras altas en el horizonte oriental. La posición el día 7 era 76° 57' de latitud S, 35° 7' de longitud O. Los sondeos de los días 6 y 8 encontraron barro glacial a 1152 y 967 metros.

El día 9, el *Endurance* se encontró en una laguna cubierta de hielo joven. Las placas sólidas habían aflojado su tensión sobre el barco mismo, pero formaban un banco cerrado todo alrededor. El tiempo estaba brumoso. Sentimos un leve oleaje del norte que se acercaba a través del hielo y el movimiento nos dio esperanzas de que hubiera aguas libres cerca de nosotros. A las 11:00, se abrió una larga grieta en el banco, de este a oeste, tan larga como podíamos ver a través de la bruma, y ordené que se avivara el fuego con la esperanza tic poder romper el hielo y abrirnos camino hasta ese canal. No tuvimos éxito. Pudimos romper el hielo joven de la laguna, pero el banco nos desafió. Volvimos a intentarlo el n, un día despejado y bueno con cielo azul. La temperatura aún era baja, -18, 8 °C a medianoche. Después de pasar rompiendo hielo joven, el *Endurance* se atascó en una placa blanda. Los motores que funcionaban a toda velocidad a popa no produjeron ningún efecto hasta que toda la tripulación se unió en el esfuerzo de hacer zafar el barco. Las perreras que se encontraban en medio del navío hicieron que fuera necesario que los hombres se reunieran en la popa, donde corrieron de lado a lado en masa, en el limitado espacio que

rodeaba el timón. Se trató de un momento ridículo en que los hombres caían unos sobre otros entre risotadas sin que esto tuviera mucho efecto en el barco. Este permaneció inmutable cuando todos los hombres saltaron a la voz de mando, pero finalmente se deslizó hacia afuera mientras los hombres saltaban con toda su fuerza. Ahora estábamos en posición de sacar ventaja de cualquier abertura que pudiera aparecer. El hielo estaba firme a nuestro alrededor, y como parecía haber pocas posibilidades de avanzar ese día, hice llevar el vehículo a orugas para remolque a una placa a fin de probar su funcionamiento. El motor funcionó muy bien y operó a unos diez kilómetros por hora sobre capas y lomos de hielo cubiertos por medio metro de nieve blanda. La superficie estaba peor de lo que se podría esperar en la tierra o la barrera de hielo. El vehículo a orugas se enredó con un cable de acero de casi un kilómetro de longitud y tuvo que ser embarcado nuevamente.

«Desde lo alto del mástil, el espejismo nos da, en forma constante, falsas alarmas. Todo asume un aspecto de irrealidad. Los témpanos cuelgan boca abajo en el cielo; la tierra parece estar formada por capas de nubes plateadas o doradas. Los bancos de nubes parecen tierra, los témpanos se enmascaran como islas o *nunataks*, y es posible ver la lejana barrera que se encuentra hacia el sur, aunque en realidad está fuera de nuestro campo visual. Lo peor de todo es el engañoso aspecto de aguas libre, causado por la refracción de agua distante o por el sol que brilla en ángulo sobre un campo de nieve lisa o sobre la cara de los acantilados de hielo debajo del horizonte».

La segunda mitad de febrero no produjo un cambio importante en nuestra situación. El 14, por la mañana temprano, ordené una buena carga de vapor a las máquinas y envié a todos los hombres a la placa con cinceles para hielo, punzones, sierras y piquetas. Trabajamos todo el día y gran parte del día siguiente haciendo un extenuante esfuerzo para ubicar el barco en el canal de adelante. Los hombres cortaron el hielo joven delante de la proa y lo pusieron a un lado con gran esfuerzo. Después de trabajar afanosamente durante veinticuatro horas, habíamos movido el barco un tercio de camino en dirección del canal. Pero casi cuatrocientos metros de hielo pesado, incluido un viejo bloque apilado, aún separaban el *Endurance* del agua y,

reacio, tuve que admitir que sería inútil seguir intentándolo. Cada abertura que hacíamos se volvía a congelar rápidamente, debido a la baja temperatura impropia de la estación. El hielo joven era elástico y evitaba que el barco le diera un golpe fuerte a la placa y lo partiera, mientras que a la vez preservó al hielo más viejo de cualquier movimiento. El abandono del ataque fue una gran desilusión para todos los hombres. Habían trabajado largas horas sin pensar en un descanso y merecían lograrlo. No obstante, la tarea superaba nuestra capacidad. No me había abandonado la esperanza de liberarnos, pero ahora contaba con la posibilidad de tener que pasar el invierno en los inhóspitos brazos de la banquisa. El sol, que había estado sobre el horizonte durante dos meses, se puso a medianoche el día 17 y, aunque no desaparecería hasta abril, sus rayos oblicuos nos advertían que el invierno se acercaba. Ocasionalmente, aparecían lagunas y canales, pero se congelaban con mucha rapidez.

Continuamos acumulando carne y grasa de foca, y las excursiones a través de las placas para cazar estos animales y llevarlos al barco eran un buen ejercicio para toda la tripulación. Las tres hembras cangrejeras que se cazaron el 21 no estaban acompañadas por un macho, y se veía sangre alrededor del agujero de donde habían salido arrastrándose. Sospechamos que el macho había caído presa de una de las orcas. Estas agresivas criaturas con frecuencia se veían en las vías y las lagunas, y siempre desconfiábamos de su capacidad o de su deseo de discriminar entre una foca y un hombre. Una cabeza como la de un lagarto aparecía cuando la orea miraba por encima de la placa con ojos malvados. Entonces, la bestia se sumergía y volvía a aparecer unos momentos después, quizá, por debajo de alguna desafortunada foca que reposaba sobre el hielo. Worsley examinó un lugar donde una orca había abierto un agujero de dos metros y medio por tres metros y medio en hielo duro de treinta centímetros, cubierto por diez centímetros de nieve. Grandes bloques de hielo habían sido lanzados a la superficie de la placa. Wordie, ocupado en medir el grosor del hielo joven, un día se hundió hasta la cintura justo cuando una orca emergió para resoplar en el canal adyacente. Sus compañeros lo levantaron rápidamente.

El día 22, el *Endurance* llegó al punto más meridional de su deriva y alcanzó el paralelo de 77° de latitud sur, con una longitud de 35° oeste. El

verano había terminado; de hecho, el verano apenas nos había acompañado. Las temperaturas eran bajas noche y día, y la banquisa se estaba congelando y solidificando alrededor del barco. El termómetro registró -23, 3 °C a las 2:00 del 22. Unas horas antes, habíamos visto una hermosa bruma dorada hacia el sur, donde los rayos del sol que caía brillaban a través del vapor que se elevaba desde el hielo. Todos los estándares normales de la perspectiva desaparecían en esas condiciones, y los bajos cordones en el hielo, con la bruma que había entre ellos, creaban la ilusión de un desierto con picos de montañas, como el Oberland Bernés. Ahora no podía dudar de que el *Endurance* iba a estar inmovilizado durante el invierno. La brisa débil del este, sur y sureste no afectaba el endurecimiento de las placas. Las focas estaban desapareciendo, y los pájaros nos abandonaban. La tierra se mostraba inmóvil con buen tiempo en el horizonte distante, pero ahora estaba más allá de nuestro alcance, y los lamentos por los refugios que habíamos dejado atrás eran vanos.

«Debemos esperar la primavera, que quizá nos traiga mejor suerte. Si hace un mes hubiese adivinado que el hielo nos atraparía aquí, hubiese establecido nuestra base en uno de los lugares de desembarco en el glaciar grande. No obstante, no parecía haber razones en aquel momento para anticipar que el destino sería cruel. Este tiempo calmo con frío intenso en un mes de verano es, sin dudas, excepcional. Mi mayor preocupación es la deriva. ¿A dónde llevarán el barco, los vientos y las corrientes vagabundas durante los largos meses de invierno que nos esperan? Sin dudas, iremos hacia el oeste, pero ¿hasta dónde? Y ¿será posible que el barco se libere de la banquisa a principios de la primavera y llegue a la bahía de Vahsel o a algún otro lugar de desembarco adecuado? Estas son preguntas transcendentales para nosotros».

El 24 de febrero, dejamos de cumplir con la rutina del barco, y el *Endurance* pasó a ser una estación de invierno. Todos los hombres trabajaban durante el día y dormían por la noche, salvo por un vigía que cuidaba los perros y estaba atento a cualquier signo de movimiento en el hielo. Liberamos un espacio de tres por seis metros alrededor del timón y la hélice, serruchando el hielo de sesenta centímetros de grosor y levantando los bloques con un par de tenazas hechas por el carpintero. Crean usó los

bloques para hacer una casa de hielo para la perra llamada *Sally*, que había contribuido con una pequeña camada de cachorros a los efectivos de la expedición. De tanto en tanto aparecían focas, y cazábamos todo lo que estuviera a nuestro alcance. Representaban combustible y alimento para los hombres y los perros. Se impartieron órdenes para que se limpiara la bodega de popa y se controlaran las provisiones, para saber con exactitud en qué condiciones estábamos para el bloqueo de un invierno antártico. Los perros salieron del barco al día siguiente. Las perreras se colocaron en la placa a lo largo de una soga de alambre a las que se ataron las correas. Parecía que los perros estaban muy contentos de dejar el barco y aullaban ruidosa y felizmente mientras se los llevaba a ese nuevo lugar. Habíamos comenzado con el entrenamiento de equipos, y ya había una fuerte rivalidad entre los conductores de los trineos. Las placas planas y los canales congelados que se encontraban alrededor del barco fueron excelentes campos de adiestramiento. Nuestro principal pasatiempo eran el *hockey* y el fútbol sobre el hielo, y todos los hombres participaban en los muchos y extenuantes partidos. Worsley llevó a un equipo a una placa el día 26 y comenzó a formar una hilera de iglúes y más iglúes para perros alrededor del barco. Estos pequeños edificios, al modo de los esquimales, se construyeron con bloques de hielo, con delgadas capas para los techos. Por todos lados, se colocaron tablones de madera o pieles de foca congeladas; en la parte superior, se apiló nieve y se la presionó para que sellara las juntas y luego se tiró agua sobre toda la estructura para que todo quedara firme. Se apisonó el hielo en el interior hasta que quedó liso y luego se cubrió de nieve para los perros que, sin embargo, preferían dormir afuera, salvo cuando el tiempo estaba extraordinariamente severo. Atar a los perros era fácil. Se enterraba el extremo de una cadena en la nieve unos veinte centímetros, se presionaban algunos fragmentos de hielo a su alrededor y se echaba un poco de agua. El aliento gélido de la Antártica lo cementaba en unos pocos minutos. Sacrificamos cuatro perros que habían estado enfermos. Algunos perros sufrían mucho por los parásitos, y los remedios que teníamos a nuestra disposición, desafortunadamente, no eran efectivos. A todos los perros que estaban en condiciones se les hacía ejercitar en los trineos, y asumían la tarea con entusiasmo. A veces, su avidez por salir y

alejarse tenía resultados irrisorios, pero los conductores aprendieron a estar alertas. El radiotelégrafo aún estaba montado, pero en vano quisimos oír las señales del sábado por la noche de la isla de Año Nuevo, pedidas para nuestro beneficio por el gobierno argentino. El sábado 28, Hudson esperó, a las 2:00, las señales mensuales de Puerto Stanley, pero no pudo oír nada. Era evidente que las distancias eran demasiado grandes para nuestro pequeño equipo.

CAPÍTULO III
MESES DE INVIERNO

Marzo comenzó con un fuerte vendaval del noreste. Durante la mañana del día 1, cazamos cinco focas de Weddell y dos cangrejeras en la placa, y el viento, que arrastraba nieve fina, se levantó mientras los grupos con trineos traían los animales muertos. Los hombres debieron abandonar parte de la grasa y la carne y, con dificultad, regresaron al barco, desplazándose sobre el hielo desigual en las fauces de la tormenta. Este vendaval siguió hasta el día 3, y todos los hombres estuvieron ocupados despejando la entrecubierta, que se convertiría en sala de estar y en comedor para los oficiales y los científicos. En esta sala, el carpintero construyó la cocina que había sido pensada para usar en la barraca de tierra, y las dependencias se tomaron muy acogedoras. Los perros parecían indiferentes a la ventisca. Emergían ocasionalmente de entre la nieve que volaba y se sacudían y ladraban, pero estaban conformes la mayor parte del tiempo, acurrucados como bolas compactas bajo la nieve. Uno de los perros viejos, *Saint,* murió la noche del 2, y los médicos informaron que la causa de su muerte había sido apendicitis.

Cuando el vendaval amainó, descubrimos que la banquisa había sido arrastrada desde el noreste y ahora estaba más firmemente consolidada que antes. Un nuevo témpano, probablemente de veinticinco kilómetros de largo, había aparecido en el horizonte norte. Todos los témpanos dentro de nuestro círculo de visión se habían vuelto objetos familiares, y a algunos les habíamos puesto nombre. Al parecer, estaban todos a la deriva con la

banquisa. El avistamiento de un nuevo témpano era algo de un interés más que pasajero, puesto que, en ese mar relativamente poco profundo, sería posible que un témpano grande se encallara. Entonces, la isla de hielo sería un centro de tremenda presión y alteración en medio de la banquisa a la deriva. Ya habíamos visto algo semejante al devastador efecto de la lucha entre un témpano y una placa, y no deseábamos que el inofensivo *Endurance* se viera involucrado en semejante batalla de gigantes. Durante el 3, la carne y la grasa de foca fueron realmacenadas en montículos alrededor del barco. Las masas congeladas se habían estado hundiendo en la placa. El hielo, aunque duro y sólido al tacto, nunca es firme con objetos pesados encima. Es probable que un objeto dejado en la placa durante algún tiempo se hunda en la superficie del hielo. Luego, el agua salada se colará, y el objeto se congelará dentro del cuerpo de la placa.

Después del vendaval, llegó el buen tiempo, y tuvimos una serie de parhelios. Las temperaturas bajo cero prevalecieron, y el 6 se registró una temperatura de -29,5° C. Hicimos colchones para los perros llenando bolsas con paja y basura, y la mayoría de los animales estuvieron contentos de recibir esta comodidad en sus perreras. Algunos de ellos habían sufrido cuando la nieve se derretía por el calor de sus cuerpos y luego se volvía a congelar en forma de hielo. Los miembros científicos de la expedición estaban todos ocupados para entonces. El meteorólogo tenía su estación de registro, que constaba de un anemómetro, un barógrafo y un termógrafo, instalados en la popa. El geólogo estaba aprovechando lo que, para él, era una situación infeliz; pero no carecía de materiales. Los guijarros encontrados al despiezar los pingüinos muchas veces eran de considerable interés, y algunos fragmentos de roca eran rescatados del lecho marino con el escandallo de la sonda y la red de arrastre. El 7, Wordie y Worsley encontraron unos guijarros pequeños, un trozo de musgo, una concha de bivalvo perfecta y un poco de polvo en un fragmento de témpano, y con orgullo trajeron su tesoro al barco. Clark usaba la red de arrastre, con frecuencia, en los canales y obtuvo buenas cantidades de plancton, con ocasionales especímenes de mayor interés científico. No había muchas focas, pero nuestra reserva de carne y de grasa crecía gradualmente. Todos comían carne de foca con gusto, y no les habría importado depender de la

carne enlatada del barco. Preferíamos la foca cangrejera a la de Weddell, que es un animal muy perezoso. La cangrejera parecía más limpia y sana. Las orcas seguían con nosotros. El 8 examinamos un lugar donde el hielo había sido golpeado desde abajo, presumiblemente por una gran ballena en busca de un lugar para respirar. La fuerza que había ejercido era sorprendente. Trozos de hielo de un metro de espesor y que pesaban toneladas habían sido arrojados hacia lo alto en una superficie circular de un diámetro de unos ocho metros, y las grietas se irradiaban hacia fuera por más de seis metros.

Las dependencias de la entrecubierta se terminaron para el 10, y los hombres tomaron posesión de los cubículos que se habían construido. El cubículo más grande albergaba a Macklin, McIlroy, Hurley y a Hussey, y fue llamado *The Billabong*. Clark y Wordie vivían del otro lado, en un cubículo llamado *Auld Reekie*. Luego estaba la vivienda de *The Nuts* o los ingenieros, seguidos de *The Sailors Rest*, habitado por Cheetham y McNeish. *The Anchorage* y *The Fumarole* estaban del otro lado. Las nuevas dependencias recibieron el nombre de *The Ritz*, y las comidas se servían allí en lugar de en la cámara de oficiales. El desayuno era a las 9:00, el almuerzo a las 13:00, el té a las 16:00 y la cena a las 18:00. Wild, Marston, Crean y Worsley se instalaron en cubículos en la cámara de oficiales, y para mediados de mes, toda la tripulación estaba dedicada a la rutina de invierno. Yo vivía solo apopa.

Worsley, Hurley y Wordie hicieron un viaje a un gran témpano, que nosotros llamamos «La Muralla», el 11. La distancia era de doce kilómetros, y el grupo cubrió una distancia total de unos veintisiete kilómetros. Hurley tomó algunas fotos, y Wordie regresó alborozado con un poco de tierra y algo de musgo.

«Dentro de un radio de kilómetro y medio alrededor del témpano, hay hielo fino y joven, lo suficientemente fuerte para caminar por él con cuidado», escribió Worsley. «El área de presión peligrosa, respecto de un barco, no parece extenderse más de cuatrocientos o quinientos metros del témpano. Aquí hay grietas y un constante movimiento leve, que se vuelve excitante para el viajero cuando siente un trozo de hielo que poco a poco se da vuelta debajo de sus pies. Cerca del témpano, la presión hace toda clase

de sonidos extraños. Oímos un golpeteo como de martillo, gruñidos, gemidos y chirridos, tranvías eléctricos pasando, pájaros cantando, teteras hirviendo ruidosamente y un ocasional crujido como un gran trozo de hielo liberado de la presión, que de pronto salta y se da la vuelta. Notamos todo tipo de efectos curiosos, tales como enormes burbujas o bóvedas de hielo, de más de diez metros de ancho y un metro y medio de alto. Grandes capas sinuosas de hielo liso como una tabla se extendían en distintos sitios de la placa, y en un lugar contamos cinco de esas capas, cada una de unos seis centímetros de espesor, imbricadas una debajo de la otra. Parecen hechas de azúcar candi y son muy resbaladizas».

La posición del mediodía del 14 era 76° 54' latitud S, 36° 10' longitud O. La tierra era apenas visible hacia el sureste, distante unos sesenta kilómetros. Desde el barco podían verse algunos pequeños canales, pero el hielo era firme a nuestro alrededor. La deriva del *Endurance* seguía en dirección noroeste.

Hice disminuir la presión de las calderas el 15, y luego cesó el consumo de cien kilogramos de carbón por día para evitar que las calderas se congelaran. Las carboneras aún contenían 52 toneladas de carbón, y el consumo diario en las cocinas era de alrededor de ciento veinticinco kilogramos. No quedaría mucho carbón para el motor de vapor en la primavera, pero yo tenía previsto que este durara utilizando grasa en su lugar. El 17, un vendaval moderado del noreste trajo nieve fina y penetrante. El tiempo aclaró por la noche, y ante nuestros ojos apareció un hermoso crepúsculo carmesí. Al mismo tiempo, los acantilados de hielo de la tierra aparecieron en el cielo en un espejismo, con un claro reflejo en las aguas abiertas, aunque la tierra misma no podía verse con definición. El efecto se repitió de un modo exagerado el día siguiente, cuando los acantilados de hielo se irguieron por encima del horizonte en líneas paralelas dobles y triples, algunos invertidos. El espejismo se debía probablemente a vías de aguas abiertas cerca de la tierra. El agua estaría unos -1,1° más caliente que el aire y causaría que estratos más templados ascendieran. Un sondeo dio 1108 metros, con un fondo de barro glacial. Seis días después, el 24 la profundidad era de 766 metros. Estábamos derivando constantemente, y el continuo movimiento, junto con la aparición

de vías cerca de la tierra, me convencieron de que debíamos quedarnos cerca del barco hasta que este se liberara. Yo había considerado la posibilidad de desembarcar en el hielo en la primavera, pero los peligros de semejante empresa serían demasiado grandes.

El entrenamiento de los perros en equipos con trineos estaba progresando. Las órdenes usadas por quienes los conducían eran *Mush* (vamos), *Gee* (derecha), *Haw* (izquierda) y *Whoa* (alto). Estas son las palabras que adoptaron hace tiempo los conductores canadienses, quienes las tomaron originalmente de Inglaterra. Al principio, hubo muchas peleas hasta que los perros aprendieron cuáles eran sus posiciones y sus tareas, pero con el correr de los días, los conductores y los equipos se volvieron eficientes. Cada equipo tenía su líder, y la eficiencia dependía, en gran medida, de la disposición y la capacidad de este perro para castigar la rebeldía y la desobediencia. Aprendimos a no interferir, a menos que las medidas disciplinarias amenazaran con tener un final fatal. Los conductores podían sentarse en el trineo y avanzar sin prisa si así lo querían. Pero las temperaturas bajo cero prevalecientes hacían que nadie quisiera ir en el trineo, y los hombres en general preferían correr o caminar junto a los equipos. Seguíamos perdiendo perros debido a la enfermedad causada por parásitos en el estómago y el intestino.

Una de la tareas de estos días fue la de dragar en busca de especímenes a diversas profundidades. La draga y varios cientos de metros de cable se convertían en una pesada carga, que superaba la fuerza de los científicos, que no tenían ayuda. El 2.3, por ejemplo, bajamos una draga de sesenta centímetros y mil ciento ochenta y ocho metros de cable. La draga fue izada cuatro horas después y trajo mucho barro glacial, varios guijarros y fragmentos de roca, tres esponjas, algunas lombrices, braquiópodos y foraminíferos. El barro era problemático. Era pesado de levantar y, puesto que se congelaba rápidamente al ser llevado a la superficie, la recuperación de los especímenes incrustados en él resultaba difícil. Una carga obtenida el 26 trajo un premio para el geólogo en la forma de un trozo de piedra arenisca que pesaba treinta y cuatro kilogramos, una pieza de piedra caliza fosilífera, un fragmento de esquisto estriado, polvo de piedra arenisca y algunos guijarros. Levantar la draga a mano fue un duro trabajo, y el 24

usamos el motor de tracción Girling, que subió casi mil metros de línea en treinta minutos, incluidas las paradas. Una parada se debió a que el agua había llegado a la rueda de fricción y se había congelado. Fue un día o dos después de oír un fuerte grito desde la placa y encontrar a Clark bailando y emitiendo gritos de guerra escoceses. Había conseguido su primer espécimen completo de un pez antártico, al parecer una nueva especie.

Los espejismos eran frecuentes. El 29 aparecieron a nuestro alrededor barreras-acantilados, incluso en lugares donde sabíamos que había agua profunda.

«Témpanos y placas suben violentamente hacia el cielo y adoptan las formas más fantásticas y distorsionadas. Trepan, temblorosos, y se desparraman en extensas hileras a diferentes niveles, luego se contraen y se desploman, y solo dejan un incierto y vacilante borrón que viene y se va. Enseguida, el borrón se hincha y crece, adoptando alguna forma hasta que presenta el reflejo invertido perfecto de un témpano en el horizonte, su sombra revoloteando sobre la sustancia. Aparecen más borrones en diferentes puntos del horizonte. Estos se dispersan en largas hileras hasta que se encuentran, y nos vemos rodeados de líneas de brillantes acantilados de nieve, bañados en sus bases por aguas de ilusión, en las que parecen estar fielmente reflejados. Así, las sombras llegan y desaparecen en silencio, y finalmente se derriten al tiempo que el sol cae en el Oeste. Parecemos estar yendo a la deriva, impotentes, hacia un extraño mundo de irrealidad. Es reconfortante sentir el barco debajo de nuestros pies y mirar la conocida línea de las perreras y los iglúes en la sólida placa».

La placa no era tan sólida como parecía. En ocasiones, se nos recordaba que el ambicioso mar estaba muy cerca, y que la placa solo era un amigo traicionero, que podría abrirse de repente bajo nuestros pies. Hacia finales de mes, hice que trajeran a bordo nuestras provisiones de carne y de grasa de foca. La profundidad registrada mediante un sondeo el último día de marzo era de 468 metros. La continua pérdida de profundidad de 1108 en una deriva de sesenta y dos kilómetros rumbo norte z6° oeste en treinta días era interesante. El mar perdía profundidad a medida que íbamos hacia el norte, ya fuera al este o al oeste, y esto sugería que las curvas de nivel iban de este a oeste, más o menos. Nuestra deriva total entre el 19 de enero,

cuando el barco quedó atrapado en el hielo, y el 31 de marzo, período de setenta y un días, había sido de ciento cincuenta y dos kilómetros en una dirección norte 80° oeste. Los témpanos a nuestro alrededor no habían cambiado sus posiciones relativas.

El sol se hundía cada vez más en el cielo, las temperaturas bajaban y el *Endurance* sentía la fuerza de la gélida mano del invierno. Dos vendavales del noreste a principios de abril contribuyeron a consolidar la banquisa. El hielo joven se engrosaba rápidamente y, aunque en ocasiones se veían canales desde el barco, cerca de nosotros no aparecía ninguna abertura de tamaño considerable. Temprano, en la mañana del 1 de abril, intentamos escuchar nuevamente las señales de radio de Puerto Stanley. La tripulación había atado tres ramilletes de varas de seis metros a las galletas del mástil a fin de aumentar la extensión de nuestras antenas, pero aun así no pudimos oír nada. Entonces hubo que bajar los ramilletes de varas, puesto que descubrimos que el aparejo no podía cargar con el peso acumulado de la escarcha. Los sondeos demostraron que el mar seguía perdiendo profundidad, a medida que el *Endurance* derivaba hacia el noroeste. La profundidad el 2 de abril era de 479 metros, con un fondo de barro glacial. Cuatro semanas más tarde, un sondeo dio 314 metros. La presencia de arenilla en las muestras del fondo hacia fines de mes sugirió que, nuevamente, nos estábamos acercando a tierra.

El mes no transcurrió sin incidentes. Durante la noche del 3, oíamos el rechinar del hielo hacia el este, y por la mañana, vimos que el hielo joven estaba amontonado a una altura de entre dos y tres metros en ciertos lugares. Este fue el primer murmullo del peligro que, en meses posteriores, alcanzaría proporciones amenazadoras. Se oyó el hielo rechinar y crujir durante el 4, y el barco vibró un poco. El movimiento de la placa fue lo bastante pronunciado para interferir en el trabajo magnético. Di órdenes de despejar las acumulaciones de nieve, hielo y basura junto al *Endurance*, para que, en caso de presión, no hubiera peso contra las partes superiores que impidiera que el barco se levantara por encima del hielo. Todos los hombres estuvieron ocupados con picos y palas durante el día y movieron muchas toneladas de material. Nuevamente, el 9 hubo signos de presión. Hielo joven se había apilado hasta alcanzar una altura de más de tres metros

en la popa del barco, y la vieja placa se resquebrajó en algunos sitios. El movimiento no fue grave, pero me di cuenta de que podría ser el comienzo de un problema para la expedición. Trajimos algunas provisiones a bordo e hicimos espacio en la cubierta para los perros en caso de que tuvieran que abandonar la placa con poco tiempo. Habíamos colocado un cable de acero de mil metros alrededor del barco, de las barracas que estaban en la nieve y de las perreras, con un lazo hacia el canal que se encontraba delante, donde se usaba la draga. Este cable estaba apoyado sobre pilares de hielo y servía de guía durante el mal tiempo, cuando la nieve impedía ver, y un hombre podría haberse perdido por completo. Hice cortar este cable en cinco lugares, puesto que, de otra forma, podría haber sido arrastrado a través de nuestra sección de la placa y causado daños en caso de que el hielo se partiera de repente.

Los perros habían sido divididos en seis grupos de nueve perros cada uno. Wild, Crean, Macklin, McIlroy, Marston y Hurley estaban cada uno a cargo de un grupo y eran plenamente responsables de ejercitar, entrenar y alimentar a sus perros. Llamaban a uno de los cirujanos cuando un animal estaba enfermo. Seguíamos perdiendo algunos perros a causa de los parásitos, y era una desgracia que los médicos no tuvieran los medicamentos apropiados. El instructor de perros experto de Canadá que yo había contratado antes de zarpar hacia el Sur debió haber suministrado polvos antiparasitarios, y cuando este hombre no se unió a la expedición, el asunto se pasó por alto. Teníamos cincuenta y cuatro perros y ocho cachorros a principios de abril, pero varios estaban enfermos, y el número de perros adultos se redujo a cincuenta a finales de mes. Nuestras provisiones de carne de foca ahora ascendían a unos dos mil doscientos kilogramos, y yo calculé que teníamos suficiente carne y grasa para alimentar a los perros durante noventa días sin tener que recurrir a las raciones para los viajes en trineo. Los grupos estaban trabajando bien, muchas veces con cargas pesadas. El perro más grande era *Hércules*, que pesaba cuarenta kilogramos. *Samson* pesaba cinco kilogramos menos, pero un día justificó su nombre cuando comenzó a andar a un ritmo ligero con un trineo que cargaba noventa kilogramos de grasa y a un conductor.

Un nuevo témpano que nos daría motivos de preocupación apareció el 14. Era un témpano grande, y notamos, al verlo en el horizonte noroeste, que tenía un aspecto amonticulado y agrietado en el extremo este. Durante el día, este témpano aumentó su evidente altitud y cambió en cierta medida su marcación. Era claro que estaba varado y estaba manteniendo su posición contra la banquisa a la deriva. Un sondeo realizado a las 11:00 arrojó 360 metros, con un fondo duro y pedregoso o rocoso. Durante las siguientes veinticuatro horas, el *Endurance* se desplazó constantemente hacia el agrietado témpano, que para entonces había duplicado su altitud. Desde lo alto del mástil, podíamos ver que el banco se estaba apilando y amontonando contra la masa de hielo, y era fácil imaginar cuál sería el destino del barco si entraba en el área de alteración. Quedaría aplastado como una cáscara de huevo entre las devastadoras masas.

Worsley estaba en el nido de cuervo la tarde del 15, mirando en busca de signos de tierra hacia el oeste, e informó sobre un interesante fenómeno. El sol se puso entre un resplandor de colores prismáticos sobre una línea de nubes justo por encima del horizonte. Un minuto más tarde, Worsley vio un brillo dorado, que se expandió cuando lo miraba, y enseguida el sol volvió a aparecer y la mitad de su disco se elevó por encima del horizonte occidental. Llamó a Crean que, desde una posición en la placa de casi treinta metros por debajo del nido de cuervo, también vio al sol que había vuelto a salir. Un cuarto de hora más tarde, desde la cubierta, Worsley vio el sol ponerse por segunda vez. Este extraño fenómeno se debía a un espejismo o refracción. Lo atribuimos a una grieta en el hielo hacia el oeste, donde la banda de aguas abiertas había calentado el estrato de aire.

La deriva del banco no era constante, y durante los días siguientes, el témpano agrietado avanzó y retrocedió alternativamente a medida que el *Endurance* se desplazaba con la placa. El domingo 18 de abril, estaba solo a once kilómetros de distancia del barco.

«Es un gran témpano, de alrededor de mil doscientos metros de largo del lado que da hacia nosotros y, probablemente, de mucho más de sesenta metros de altura. Está muy agrietado, como si hubiera sido un serac de un glaciar. Dos simas especialmente anchas y profundas que lo cruzaban de sureste a noroeste le dan la apariencia de haber roto su parte trasera en el

banco. Enormes masas de hielo bajo presión se apilan contra sus acantilados hasta alcanzar una altura de unos veinte metros, lo cual muestra la formidable fuerza que ejerce sobre él el banco a la deriva. El témpano debe de estar firmemente varado. Con frecuencia, hacemos girar la flecha del medidor de corriente y observamos con mucha atención dónde se detendrá. ¿Apuntará directamente al témpano, mostrando que nuestra deriva es en esa dirección? Gira con lentitud. Apunta al extremo noreste del témpano, luego cambia lentamente al centro y parece detenerse; pero vuelve a moverse y gira veinte grados en dirección opuesta a nuestro enemigo, al suroeste… Notamos que dos témpanos conocidos, "La Muralla" y "El Pico", se han alejado del barco. Es probable que también estén varados o sean arrastrados por el banco».

Una fuerte deriva hacia el oeste durante la noche del 18 alivió nuestra preocupación al llevar el *Endurance* a sotavento del témpano agrietado, que pasó y se perdió de vista antes de finales de mes.

Nos despedimos del Sol el 1 de mayo e ingresamos en un período de crepúsculo al que seguiría la oscuridad de pleno invierno. El sol, con la ayuda de la refracción, se elevaba en el horizonte a mediodía y se ponía poco antes de las 14:00. Una bella aurora por la tarde era atenuada por la luna llena, que había salido el 27 de abril y no volvería a ponerse hasta el 6 de mayo. La desaparición del sol tiende a ser un acontecimiento deprimente en las regiones polares, donde los largos meses de oscuridad suponen una tensión mental además de física. Sin embargo, la compañía del *Endurance* se negó a abandonar la jovialidad acostumbrada, y un concierto por la noche convirtió al *Ritz* en una escena de ruidoso regocijo, en extraño contraste con el mundo frío y silencioso del exterior.

«Uno siente su impotencia a medida que la larga noche de invierno se cierne sobre nosotros. Para ese momento, si la fortuna hubiera sonreído a la expedición, estaríamos cómoda y seguramente instalados en una base en la costa, con depósitos instalados en el sur y planes hechos para la larga marcha que habríamos de realizar en la primavera y el verano. ¿Dónde desembarcaremos ahora? No es fácil pronosticar el futuro. El hielo puede abrirse en la primavera, pero para entonces, estaremos lejos, hacia el noroeste. No creo que podamos regresar a la bahía de Vahsel. Posiblemente

haya lugares donde desembarcar en la costa occidental del mar de Weddell, pero ¿podremos llegar a algún sitio apropiado con suficiente tiempo para intentar el viaje por tierra el año próximo? Solo el tiempo lo dirá. No creo que ningún miembro de la expedición esté desalentado por nuestra desilusión. Todos están contentos y ocupados, y darán todo de sí cuando llegue el momento de la acción. Mientras tanto, debemos esperar».

La posición del barco el domingo 2 de mayo era 75° 23' latitud S, 42° 14' longitud O. La temperatura a mediodía era de -20,5° C, y el cielo estaba cubierto. Vimos una foca desde lo alto del mástil a la hora del almuerzo, y cinco hombres con dos grupos de perros salieron en busca de su trofeo. Tuvieron un incómodo viaje cuando salieron, por la luz débil y difusa que no proyectaba sombras y, por lo tanto, no advertía de las irregularidades en la superficie blanca. Es una extraña sensación estar corriendo sobre nieve aparentemente suave y caer de pronto en un hueco invisible o chocarse contra un cordón de hielo.

«Después de haber avanzado casi cinco kilómetros hacia el Este», escribió Worsley al describir la caza de la foca, «recorremos el lugar y no encontramos nada hasta que, en un montículo, creo ver algo aparentemente a kilómetro y medio de distancia, pero es probable que sea un poco más de la mitad de esa distancia. Corrí hacia allí, encontré la foca y con un grito llamé a los demás de inmediato. Se trataba de una foca de Weddell grande, de casi tres metros de largo y con un peso de unos cuatrocientos kilogramos. Pero *Soldier*, uno de los líderes del grupo, se abalanzó a su cuello sin dudarlo un momento, y tuvimos que alejar a los perros antes de poder disparar a la foca. Obtuvimos unos veinte litros de sangre en una lata para los perros y permitimos al grupo beber un poco de la sangre fresca de la foca. Durante nuestro regreso, la luz estaba más débil que nunca, y volvimos de noche. Sir Ernest nos recibió con un farol y nos guio hasta el canal a popa y, de ahí, hasta el barco».

Esta fue la primera foca que cazábamos desde el 19 de marzo, y la carne y la grasa acrecentaron de buena gana las provisiones.

El 3 de mayo aparecieron tres pingüinos emperador en un canal al oeste del barco. Asomaron la cabeza a través del hielo joven mientras dos de los hombres estaban de pie junto al canal. Los hombres imitaron la llamada de

los pingüinos y se alejaron del canal lentamente. Las aves, una tras otra, dieron un magnífico salto de un metro desde el agua hasta el hielo joven. De allí, se lanzaron como en un tobogán hasta la orilla y siguieron a los hombres que se alejaban del canal. Su retirada pronto se vio interrumpida por una línea de hombres.

«Nos acercamos a ellos, hablando en voz alta y asumiendo un aspecto amenazador. A pesar de nuestros malos modales, los tres pájaros giran hacia nosotros y se inclinan ceremoniosamente. Luego, después de una mayor inspección, llegan a la conclusión de que somos amistades no deseadas y se alejan por la placa. Los alcanzamos y, finalmente, los arreamos cerca del barco, donde los frenéticos ladridos de los perros los aterrorizan tanto que hacen un decidido esfuerzo por atravesar la línea. Los atrapamos. Un pájaro de semblante filosófico se va en silencio, con una aleta hacia delante. Los otros se muestran belicosos, pero todos terminan encerrados en un iglú durante la noche… Por la tarde, vemos cinco pingüinos emperador en el canal occidental y capturamos uno. Kerr y Cheetham luchan con valentía con dos pájaros grandes. Kerr se abalanza contra uno, lo captura y enseguida es derribado por el pingüino enfurecido, que le salta sobre el pecho antes de retirarse. Cheetham va en ayuda de Kerr, y entre los dos atrapan otro pingüino, le atan el pico y lo llevan, profiriendo protestas ahogadas, al barco, como si fuera un hombre ebrio entre dos policías. Pesa cuarenta kilogramos, o dos menos que el emperador más pesado capturado previamente. Kerr y Cheetham insisten en que no es nada al lado del enorme ejemplar que se les escapó».

El estómago de este pingüino estaba lleno de peces recién atrapados de hasta veinticinco centímetros de largo. Algunos de ellos eran de la variedad de la costa o del litoral. Otros dos pingüinos emperador fueron capturados al día siguiente y, mientras Wordie estaba conduciendo uno de ellos hacia el barco, Wild llegó con su grupo. Los perros, por un momento incontrolables, se abalanzaron, frenéticos, sobre el pájaro, y casi estaban sobre él cuando su arnés se enganchó en un poste de hielo que habían intentado pasar por ambos lados a la vez. El resultado fue un furioso enredo de perros, riendas y hombres, y un trineo volcado, mientras el pingüino, a tres metros, observaba tan campante e indiferente los disturbios. Nunca había visto nada

parecido y no tenía idea de que el extraño desorden podía tener que ver con él. Cerca del barco se habían abierto varias grietas, y los pingüinos emperador, gordos y de plumaje brillante, aparecían en número considerable. Capturamos nueve de ellos el *6* de mayo, un aumento importante a nuestra provisión de comida fresca.

El sol, que había hecho «positivamente su última aparición» hacía siete días, nos sorprendió levantando más de la mitad de su disco por encima del horizonte el 8 de mayo. Un destello en el horizonte norte se convirtió en el sol a las 11:00 de aquel día. Un cuarto de hora más tarde, el poco razonable visitante volvió a desaparecer y solo volvió a salir a las 11:40 se puso a las 13:00, salió a las 13:10 y se puso rezagadamente a las 13:20. Estos curiosos fenómenos se debían a la refracción, que era de 2° 37 a las 13:20. La temperatura era de -26° C, y calculamos que la refracción era 2° por encima de lo normal. En otras palabras, el sol era visible doscientos kilómetros más al sur de lo que indicaban las tablas de refracción. El oficial de navegación naturalmente estaba contrariado. Había informado a la tripulación, el 1 de mayo, que no volverían a ver el sol por setenta días, y ahora tuvo que aguantar los abucheos de amigos que fingieron creer que sus observaciones eran imprecisas por unos pocos grados.

El *Endurance* estaba derivando hacia el NNE bajo la influencia de una sucesión de brisas del oeste y del suroeste. La proa del barco, al mismo tiempo, se balanceaba gradualmente hacia la izquierda, lo cual indicaba que la placa en donde estaba atrapado estaba girando. Durante la noche del 14 hubo un balanceo muy pronunciado, y cuando llegó la luz del día a mediodía del 15, vimos un gran canal que iba del horizonte noroeste hacia el barco, hasta que daba con el canal oeste, hacía un círculo por delante del barco y, luego, continuaba hacia el SSE. Un canal a popa se conectaba con el nuevo canal a cada lado del *Endurance* y separaba, así, por completo, nuestra placa del cuerpo principal de la banquisa. Durante el 16, sopló una ventisca del sureste. A las 13:00, la ventisca se calmó durante chico minutos; luego, la dirección del viento viró rápidamente hacia el cuadrante opuesto, y el barómetro se elevó de repente. El centro de un movimiento ciclónico había pasado sobre nosotros, y la brújula registró un balanceo extraordinariamente rápido de la placa. No pude ver nada a través de la

niebla y la nieve, y pensé que era posible que una tormenta magnética o una zona de atracción magnética local hubiera causado que la brújula, y no la placa, oscilara. Nuestra placa ahora tenía unos cuatro kilómetros de largo de norte a sur y casi cinco kilómetros de ancho de este a oeste.

Todo mayo transcurrió sin mayores incidentes. Hurley, nuestro hombre para todo, instaló nuestra pequeña planta de energía eléctrica y colocó luces para uso ocasional en el observatorio, la estación meteorológica y diversos otros puntos. No podíamos darnos el lujo de usar las lámparas eléctricas libremente. Hurley también instaló dos luces potentes en postes que se proyectaban desde el barco hacia babor y estribor. Estas lámparas iluminarían bien los iglúes para perros en los días más oscuros de invierno y serían inapreciables en caso de que la placa se rompiera durante esos sombríos días. Nos queríamos imaginar lo que significaría subir a bordo a cincuenta perros sin luces mientras la placa se rompía y se amontonaba bajo nuestros pies. El 24 de mayo, Día del Imperio, lo celebramos con canciones patrióticas en el *Ritz*, donde todos los hombres nos reunimos para desear una pronta victoria a las divisiones británicas. No podíamos saber cómo estaba progresando la guerra, pero esperábamos que los alemanes ya hubieran sido echados de Francia y que los ejércitos rusos hubieran sellado el éxito de los Aliados. La guerra era un tema constante de discusión a bordo del *Endurance*, y muchas campañas se pelearon en el mapa durante los largos meses de deriva. La luna, hacia fines de mayo, barría continuamente nuestro cielo iluminado por las estrellas en grandes y elevados círculos. El tiempo en general era bastante bueno, con constantes temperaturas bajo cero. La bitácora del 17 de mayo registró:

«Tiempo brillantemente bueno y claro con una resplandeciente luz de luna en todo momento. Los rayos de la luna son maravillosos y fuertes y hacen que la medianoche esté tan iluminada como un mediodía normal nublado en climas templados. Es probable que la gran claridad de la atmósfera justifique que tengamos ocho horas de crepúsculo con un hermoso y suave resplandor dorado hacia el norte. En lo alto, se puede encontrar un poco de escarcha y de hielo acristalado. La temperatura es de -2.8,8° C. Se ven algunas volutas de nubes cirros y, en una o dos

direcciones, aparece un poco de niebla helada, pero las grietas y los canales cerca del barco parecen haberse vuelto a congelar».

Crean había empezado a llevar los cachorros a correr, era muy divertido verlos con su agitado trote tratar de mantenerse uno al lado del otro junto al trineo y, en ocasiones, aguzar la vista con una mirada suplicante con la esperanza de ser subidos a él para un paseo. Además de a su padre adoptivo, Crean, los cachorros habían adoptado a *Amundsen*. Lo tiranizaban con crueldad. Era muy común verlo a él, el perro más grande de la jauría, sentado afuera, en medio del frío, con un aire de filosófica resignación, mientras que un corpulento cachorro ocupaba la entrada de su iglú. El intruso en general era el cachorro *Nelson*, que solo mostraba sus patas delanteras y su cara, y casi siempre estaban también *Nelly*, *Roger* y *Toby* enroscados cómodamente detrás de él.

A la hora de recibir el *hoosh*[7]. Crean tenía que vigilar al lado de la comida de *Amundsen*, puesto que, de otra manera, los cachorros se comían la ración del gran perro mientras él retrocedía para darles vía libre. En ocasiones, su conciencia los golpeaba duramente y, entonces, arrastraban la cabeza de una foca, medio pingüino o un gran trozo de carne o grasa congelada a la perrera de *Amundsen* para desgarrarlos. Era interesante observar al gran perro jugar con ellos, atraparlos por la garganta o el cuello en lo que parecía una forma feroz, mientras que, en realidad, era muy delicado con ellos, y todo el tiempo les enseñaba a defender lo propio en el mundo y todos los trucos de la vida canina.

La deriva del *Endurance* atrapado por la banquisa continuó sin incidentes de importancia durante junio. En ocasiones, se informaba que había presión, pero el hielo en los alrededores inmediatos del barco permanecía firme. La luz ahora era muy mala, excepto en el período en que la amistosa luna estaba por encima del horizonte. Un débil crepúsculo alrededor del mediodía de cada día nos recordaba la presencia del sol y nos ayudaba en el importante trabajo de ejercitar a los perros. El cuidado de los grupos era nuestra mayor responsabilidad aquellos días. El movimiento de las placas estaba más allá de todo control humano, y no se ganaba nada dejando que la mente luchara con los problemas del futuro, aunque por momentos era difícil evitar la ansiedad. El acondicionamiento y el

entrenamiento de los perros parecía esencial, cualquiera que fuera nuestro destino, y los grupos eran sacados por sus conductores cada vez que el tiempo lo permitía. Surgieron rivalidades, como era de esperarse, y el 15 del mes tuvo lugar una gran carrera, el «Derby Antártico». Fue un evento notable. Las apuestas habían sido fuertes, y toda la tripulación a bordo del barco se arriesgó a ganar o perder según el resultado de la contienda. Se había apostado algún dinero, pero las apuestas que más entusiasmaban eran las que incluían provisiones de chocolate y cigarrillos. El recorrido se había establecido desde el paso Khyber, en el extremo este del viejo canal que se extendía frente al barco, hasta un punto alejado del botalón del bauprés, una distancia de seiscientos cuarenta metros. Cinco grupos salieron en el oscuro crepúsculo de mediodía con temperaturas bajo cero y una aurora que brillaba en forma intermitente hacia el sur. La señal de salida sería dada por el destello de una luz en la estación meteorológica. Yo fui nombrado juez de salida, Worsley era el juez y James era el cronometrador. El contramaestre, con un sombrero de paja añadido a su atuendo antártico usual, se subió a una caja cerca de la meta y fue asistido por un par de dudosos personajes para gritar los puntos de ventaja, que eran exhibidos en una pizarra colgada de su cuello: «6 a 4 para Wild, doble apuesta para Crean, 2 a 1 contra Hurley, 6 a 1 contra Macklin y 8 a 1 contra McIlroy». Pañuelos de lona ondeaban desde una improvisada tribuna, y los cachorros, que nunca antes habían visto acontecimientos tan extraños, permanecían sentados y aullaban excitados. Los espectadores no podían ver a lo lejos con la débil luz, pero oían los gritos de los conductores cuando los grupos se acercaban y vitorearon la victoria de los favoritos con un rugido de alegría que debió sonar, sin duda, extraño para alguna foca o pingüino que estuviera cerca. El tiempo de Wild fue de dos minutos y dieciséis segundos, a una velocidad de 16,90 kilómetros por hora para el trayecto.

Celebramos el solsticio de invierno el 22. El crepúsculo se extendió por un período de unas seis horas aquel día, y hubo buena luz de luna a mediodía y también un resplandor del norte con volutas de hermosas nubes rosadas a lo largo del horizonte. Un sondeo dio 479 metros con fondo de barro. No había tierra a la vista desde lo alto del mástil, aunque nuestro rango de visión probablemente se extendía un grado completo hacia el

oeste. El día era considerado festivo, solo se realizaba el trabajo necesario y, después de la mejor cena que el cocinero pudo ofrecer, la tripulación se reunió en el *Ritz*, donde discursos, canciones y brindis ocuparon la noche. Después de cenar, a medianoche cantamos *Dios salve al Rey* y nos deseamos éxito en los días de sol y esfuerzo que nos esperaban. A esta altura, el *Endurance* estaba derivando en forma inusualmente rápida hacia el norte bajo la influencia de una brisa fresca del sur al suroeste. Viajamos sesenta y dos kilómetros hacia el norte en cinco días antes de una brisa que solo una vez alcanzó la fuerza de un vendaval y durante menos de una hora. La ausencia de fuertes vientos, en comparación con las casi incesantes ventiscas de invierno del mar de Ross, fue una característica del mar de Weddell que se me quedó grabada durante los meses de invierno.

Unos días después del «Derby», hubo otra carrera. Los dos mejores grupos, conducidos por Hurley y Wild, se unieron en una carrera desde el paso Khyber. El grupo de Wild, que tiraba de cuatrocientos trece kilogramos, o cincuenta y nueve kilogramos por perro, cubrió los seiscientos cuarenta metros en dos minutos y nueve segundos, a una velocidad de 16,25 kilómetros por hora. El grupo de Hurley, con la misma carga, recorrió la distancia en dos minutos y dieciséis segundos. El juez adjudicó la carrera a Hurley, debido a que Wild no tenía el «peso» correcto. Resulta que yo era parte de la carga de su trineo, y un patinazo en un montón de nieve nueva a menos de cincuenta metros de la meta hizo que yo terminara en la nieve. Para hacer justicia a los perros, debería decirse que este accidente, si bien justificó la descalificación, no podría haber marcado ninguna diferencia fundamental en el tiempo.

La cercanía del sol que regresaba fue indicada por los hermosos resplandores del amanecer que se vieron en el horizonte los primeros días de julio. El 10 tuvimos nueve horas de crepúsculo, y el cielo septentrional, cerca del horizonte, estuvo teñido de un color dorado durante unas siete horas. Numerosas grietas y canales se extendían en todas las direcciones hasta una distancia de casi trescientos metros del barco. Unas finas y oscilantes líneas negras cerca del horizonte septentrional eran probablemente canales lejanos refractados en el cielo. En ocasiones, llegaban a nuestros oídos sonidos de moderada presión, pero el barco no

estaba comprometido. A la medianoche del 11, se abrió rápidamente una grieta en el canal delante del *Endurance* y, para las 2:00, tenía cerca de doscientos metros de ancho en algunos lugares con una superficie de aguas abiertas hacia el suroeste. Se oían ruidos de presión a lo largo de este canal, que enseguida se cerró hasta tener un ancho de unos treinta metros, y luego se congeló otra vez. La temperatura en ese momento era de -30,5 °C.

La ventisca más severa que habíamos experimentado en el mar de Weddell azotó el *Endurance* la noche del 13, y para la hora del desayuno, la mañana siguiente, las perreras de barlovento, o parte sur del barco, quedaron sepultadas bajo un metro y medio de nieve acumulada. Di órdenes de que ningún hombre se aventurara más allá de las perreras. El barco era invisible a una distancia de cincuenta metros, y era imposible preservar el sentido de la dirección en medio de un viento furioso y una nevisca sofocante. Caminar contra el vendaval estaba fuera de toda cuestión. El rostro y los ojos se llenaban de nieve en menos de dos minutos, y el castigo por intentarlo habría sido sufrir congelaciones. Los perros permanecieron en sus perreras durante la mayor parte del tiempo, y los «viejos» ocasionalmente sacaban una pata a fin de mantener abierto un agujero por donde respirar. Por la noche, el vendaval había alcanzado una fuerza de cien o ciento diez kilómetros por hora, y el barco se estremecía bajo el embate. Pero nosotros permanecimos cómodos en nuestras dependencias a bordo hasta la mañana del 14, cuando los hombres se dedicaron a despejar la nieve de la cubierta y de las perreras. El viento seguía soplando fuerte y penetrante, con una temperatura de alrededor de -34, 4 °C, y era necesario que estuviéramos en guardia contra la congelación. Contra la proa y a babor, había apiladas por lo menos cien toneladas de nieve, donde el peso de los sedimentos había inclinado la placa hacia abajo. El canal que había adelante se había abierto durante la noche, rajó el banco de norte a sur y se volvió a congelar, lo cual agregó casi trescientos metros a la distancia entre el barco y el paso Khyber. Para la hora del almuerzo, el grupo de auxilio había completado su trabajo. El vendaval estaba amainando, y la luna de tres días apareció como una medialuna roja en el horizonte septentrional. La temperatura durante la ventisca había oscilado entre -19,4 °C y -36,3 °C. Es común que la temperatura suba durante una ventisca, y la incapacidad de

producir algún efecto de viento *John* de esta naturaleza sugirió la ausencia de tierra alta durante por lo menos trescientos kilómetros al sur y al suroeste. El tiempo no aclaró hasta el 16. Entonces vimos que el aspecto de la banquisa que nos rodeaba había sido alterado por completo a causa de la ventisca. La placa «isla» que atrapaba al *Endurance* aún seguía firme, pero se podían ver grietas y masas de hielo levantadas por la presión en todas las direcciones. Un área de aguas abiertas se veía en el horizonte hacia el norte, con un indicio de agua visible en el cielo septentrional.

La presión del hielo, indicada por estruendos lejanos y la aparición de formidables cordones de hielo, causaba cada vez más preocupación. Las áreas de disturbios se estaban acercando gradualmente al barco. Durante el 21 de julio soportamos el rechinamiento y el choque de placas en movimiento hacia el suroeste y el oeste, y vimos que se abrían grietas que se movían y se cerraban más adelante.

«El hielo se está amontonando hasta alcanzar una altura de entre tres y cinco metros en algunos lugares, las placas opuestas se mueven unas contra otras a razón de unos ciento ochenta metros por hora. El ruido parece el rugido del mar revuelto y distante. De pie en el agitado hielo, uno puede imaginar que lo perturban la respiración y los movimientos de un poderoso gigante debajo de él».

A primera hora de la tarde del 22, una grieta de sesenta centímetros que iba de suroeste a noreste a lo largo de unos tres kilómetros, se aproximó a unos treinta metros de la aleta de babor. Yo había mandado traer a bordo los trineos y había establecido una guardia especial en caso de que fuera necesario sacar los perros de la placa a toda prisa. Esta grieta fue el resultado de una pesada presión a doscientos ochenta metros sobre la proa a babor, donde enormes bloques de hielo se apilaban en salvaje y amenazadora confusión. La presión a esa altura era enorme. Bloques que pesaban muchas toneladas fueron levantados cinco metros sobre el nivel de la placa. Dispuse dividir las guardias nocturnas con Worsley y Wild, y ninguno de nosotros descansó mucho. El barco fue estremecido por pesados golpes, y debíamos estar alertas para asegurarnos de que ningún perro se hubiera caído en las grietas. La luz matinal mostró que nuestra isla se había reducido en forma considerable durante la noche. Nuestros largos meses de

descanso y de seguridad parecían llegar a su fin, y había empezado un período de tensión.

Durante el día siguiente hice llevar una reserva de provisiones de los trineos, aceite, fósforos y otros productos esenciales, a la cubierta superior para que estuvieran cerca del bote ubicado en la aleta de estribor en caso de una emergencia repentina. El hielo no dejaba de rechinar y de moverse hacia el sur, y por la noche aparecieron algunas grietas grandes en la aleta de babor, mientras que se abrió una grieta de catorce metros al costado. La ventisca parecía estar empujando fuertemente el hielo hacia el norte, y los vientos del SOE y del OSO que predominaron dos de tres días mantuvieron la deriva. Yo esperaba que esto continuara sin detenerse, puesto que nuestra posibilidad de salir de la banquisa a comienzos de la primavera parecía depender de que pudiéramos dirigirnos hacia el norte. Los sondeos en esos momentos arrojaron profundidades de entre 340 y 347 metros, con un fondo de barro glacial. No había tierra a la vista. La luz estaba mejorando. Durante el 25, se oyó y se observó mucha presión del hielo en todas direcciones, y gran parte de ella era cerca de la aleta de babor del barco. En la proa de estribor enormes bloques de hielo, que pesaban muchas toneladas y de un metro y medio de espesor, eran empujados sobre la vieja placa hasta una altura de entre cuatro y seis metros. La placa que aprisionaba el *Endurance* se había balanceado hacia delante y atrás por la presión durante el día, pero antes de la medianoche, volvió a su antiguo rumbo.

«El hielo que se ve a kilómetros a nuestro alrededor está mucho más flojo. Hay numerosas grietas y canales cortos hacia el noreste y el sureste. Los cordones de hielo son empujados hacia arriba en todas direcciones, y hay un cielo de agua hacia el sureste. Sería un alivio poder hacer un esfuerzo por nuestra cuenta; pero no podemos hacer nada hasta que el hielo libere el barco. Si las placas siguen aflojándose, tal vez podamos salir dentro de las próximas semanas y reanudar la lucha. Mientras tanto, la presión sigue estando, y es difícil pronosticar el desenlace. Justo antes del mediodía de hoy, 26 de julio, la parte superior del sol apareció por refracción durante un minuto, setenta y nueve días después de nuestro último ocaso. Algunos minutos antes, una pequeña parte del sol había aparecido en una de las rayas negras por encima del horizonte. Los hombres

se alegraron por el indicio de que el final de la oscuridad invernal estaba cerca… Clark opina que, con el regreso de la luz del día, las diatomeas están volviendo a aparecer. Sus redes y su línea están teñidas de un pálido amarillo, y la mayor parte del hielo recién formado también tiene un débil tinte castaño o amarillo. Las diatomeas no pueden multiplicarse sin luz, y el hielo formado desde febrero puede distinguirse en los cordones de hielo de presión por su color azul claro. Las masas más viejas de hielo tienen un color marrón tierra oscuro, amarillo opaco o marrón rojizo».

La rotura de nuestra placa ocurrió, de pronto, el domingo 1 de agosto, justo un año después de que el *Endurance* zarpara del muelle South-West India en su viaje al lejano Sur. La posición era 71° 26' latitud S, 48° 10' longitud O. La mañana trajo un moderado vendaval del suroeste con copiosa nieve y, a las 8:00, después de algunos movimientos de advertencia del hielo, la placa se rajó treinta y seis metros frente a la proa de estribor. Dos horas más tarde, el bandejón comenzó a romperse a nuestro alrededor bajo la presión, y el barco se inclinó más de 10 grados a estribor. Hice que los perros y los trineos fueran subidos a bordo de inmediato y levanté la pasarela. Los animales se comportaron bien. Subieron a bordo nerviosos, como si se dieran cuenta del peligro, y fueron llevados a sus perreras en la cubierta sin que ocurriera una sola pelea. La presión estaba rajando la placa con rapidez, la amontonaba cerca del barco y empujaba masas de hielo debajo de la quilla. Enseguida, el *Endurance* se inclinó en gran medida hacia babor contra el vendaval y, al mismo tiempo, era empujado hacia delante, hacia atrás y a los costados varias veces por las crujientes placas. Recibió uno o dos pellizcos fuertes, pero los resistió sin siquiera un chirrido. Por un momento, parecía que el barco iba a convertirse en un juguete del hielo, y yo sentí alivio cuando se detuvo con un gran trozo de nuestro viejo «muelle» debajo de la sentina de estribor. Hice que despejaran los botes y los alistaran para bajar, ordené que se subieran algunas provisiones adicionales y establecí una doble guardia. La tripulación fue advertida para que estuviera preparada, durmiera lo que pudiera y tuviera a mano la ropa más abrigada que encontrara. A nuestro alrededor, yacían las ruinas de la «Ciudad de los Perros» entre los restos de cordones de hielo de presión. Algunas de las pequeñas viviendas habían sido aplastadas debajo

de bloques de hielo; otras habían sido tragadas y pulverizadas cuando el hielo se abrió debajo de ellas y volvió a cerrarse. Era una triste imagen, pero mi mayor preocupación en ese momento era la seguridad del timón, que era atacado repetidamente por el hielo. Logramos empujar con un palo un gran trozo que se había atascado entre el timón y el codaste, pero pude ver que había causado daño, aunque no fue posible realizar un examen minucioso aquel día.

Una vez que el barco se detuvo en su nueva posición, se sintió una presión muy fuerte. Algunas de las cabillas se torcieron, y las vigas se doblaron levemente bajo las terribles tensiones. Sin embargo, el *Endurance* había sido construido para soportar los ataques del hielo y se levantaba con valentía cuando las placas se metían debajo de él. Los efectos de la presión a nuestro alrededor eran abrumadores. Enormes bloques de hielo, apresados entre placas que chocaban entre sí, se levantaban lentamente hasta que saltaban como carozos de cerezas apretadas entre dos dedos. La presión de millones de toneladas de hielo en movimiento causaba un daño y una destrucción inexorables. Si el barco era apresado una vez con firmeza, su destino estaría sellado.

El vendaval del suroeste sopló toda la noche y se moderó durante la tarde del 1 hasta convertirse en una fuerte brisa. La presión casi había cesado. Al parecer, el vendaval había empujado la banquisa del sur hacia nosotros y había causado congestión en nuestra área; la presión se había detenido cuando toda la banquisa se puso en movimiento. El vendaval nos había dado cierto desplazamiento hacia el norte, pero había asestado al *Endurance*, lo que resultó un golpe severo. El timón había sido empujado con fuerza a estribor, y la paleta fue parcialmente arrancada de la cabeza del timón. Grandes masas de hielo seguían atascadas contra la popa, y era imposible estimar el alcance del daño en ese momento. Sentí que sería imposible, de cualquier forma, hacer reparaciones en la banquisa en movimiento. El barco se mantuvo firme toda la noche, y el único signo de que la presión seguía fueron leves y ocasionales sacudidas retumbantes. Instalamos refugios y perreras para los animales en el interior del barco.

El 3 de agosto, el tiempo estaba nublado y neblinoso. Tuvimos nueve horas de crepúsculo, con buena luz a mediodía. No había tierra a la vista a

unos quince kilómetros, desde lo alto del mástil. La banquisa, hasta donde llegaba la vista, estaba en una condición caótica, amontonada y consolidada, con enormes cordones de hielo de presión en todas las direcciones. A las 2.1:00, una altitud aproximada de Canopus marcó 71° 55′ 17″ latitud S. La deriva, por lo tanto, había sido de unos sesenta kilómetros hacia el norte en tres días. Cuatro de los perros que estaban en peor estado fueron sacrificados ese día. Estaban sufriendo mucho por los parásitos, y no podíamos permitirnos tener perros enfermos en esas nuevas condiciones. El 4, el sol se asomó a través de las nubes en el horizonte septentrional durante una hora. No se veían aguas abiertas desde arriba en ninguna dirección. Desde lo alto del mástil, vimos hacia el OSO algo con aspecto de barrera, tierra o de un témpano muy extenso, a unos treinta kilómetros, pero el horizonte se cerró antes de que pudiéramos determinar su naturaleza. Aquel día, intentamos dos veces hacer un sondeo, pero no tuvimos éxito en ninguna ocasión. La máquina Kelvin no arrojó ningún fondo con toda la línea extendida, 676 metros. Después de mucho trabajo, hicimos un hoyo en el hielo cerca del codaste, lo suficientemente grande para la máquina Lucas, con una sonda de quince kilogramos, pero esta parecía demasiado liviana. La máquina se detuvo a 82.6 metros y nos dejó con la duda de si habíamos llegado al fondo. Luego, al levantarla, perdimos la sonda; el delgado cable se abrió camino por el hielo y se rompió. Ese día, la tripulación y el carpintero estuvieron ocupados haciendo y colocando las perreras en la cubierta superior, y para el anochecer, los perros estaban alojados cómodamente, listos para cualquier clima. El sol asomó a través de las nubes por encima del horizonte septentrional durante casi una hora.

Los restantes días de agosto pasaron, relativamente, sin incidentes. El hielo alrededor del barco se volvió a congelar con firmeza, y hubo poco movimiento cerca de nosotros. El entrenamiento de los perros, incluidos los cachorros, continuó activamente y proporcionó ejercicio además de ocupación. La deriva hacia el noroeste continuó a ritmo constante. No tuvimos suerte con los sondeos; el tiempo interfirió por momentos, y el equipo se rompió en varias ocasiones, pero un gran aumento en la profundidad mostró que habíamos pasado el extremo de la planicie del mar de Weddell. Un sondeo de unos 3100 metros realizado el 10 de agosto

concordó bastante bien con la profundidad medida por Filchner de 1924, unos doscientos kilómetros al este de nuestra posición de ese momento. Una observación realizada el mediodía del 8 nos había dado 71° 23' latitud S, 49° 13' longitud O. Seguían prevaleciendo las temperaturas bajo cero, pero la luz del día aumentaba. Capturamos algunos pingüinos emperador que se dirigían al suroeste. Diez pingüinos atrapados el 19 estaban en muy mal estado, y sus estómagos no tenían más que piedras y algunos picos de sepias. Un sondeo que se hizo el 17 dio 3. 065, unos quince kilómetros al oeste de la posición trazada de la Tierra de Morell. No podía verse tierra desde lo alto del mástil, y decidí que la Tierra de Morell debía añadirse a la larga lista de islas antárticas y costas continentales que, investigadas con detenimiento, se han convertido en témpanos. Los días claros podíamos obtener una vista extensa en todas las direcciones desde lo alto del mástil, y la línea de la banquisa solo era interrumpida por témpanos conocidos. En un día claro, podían verse alrededor de cien témpanos, y prácticamente parecían los mismos que cuando habían comenzado su deriva con nosotros hacía casi siete meses. Los científicos deseaban inspeccionar algunos de los témpanos vecinos de cerca, pero el viaje en trineo fuera del área ya recorrida inmediatamente alrededor del barco resultó difícil y, en ocasiones, peligroso. El 20 de agosto, por ejemplo, Worsley, Hurley y Greenstreet salieron para «La Muralla» y llegaron a un canal de hielo joven que ondulaba peligrosamente debajo de sus pies. Un rápido giro los salvó.

El 20 de agosto, vimos un maravilloso espejismo del tipo *Fata Morgana*. El día estaba claro y luminoso, con un cielo azul y algo de escarcha en el aire.

«El lejano témpano se yergue como una altísima barrera de acantilados que se reflejan en lagos azules y vías de agua en su base. Grandes ciudades blancas y doradas de aspecto oriental a breves intervalos a lo largo de estos acantilados muestran témpanos distantes, algunos que nunca habíamos visto. Flotando sobre estos, hay temblorosas líneas de color violeta y crema de témpanos y bancos aún más remotos. Las líneas se elevan y caen, tiemblan, se disipan y reaparecen en una escena de interminable transformación. La banquisa y los témpanos meridionales, que atrapan los rayos del sol, son dorados, pero hacia el norte, las masas de hielo son

púrpuras. Aquí los témpanos adoptan formas cambiantes, primero un castillo, luego un globo alejado del horizonte, que se convierte rápidamente en un inmenso hongo, una mezquita o una catedral. La principal característica es el alargamiento vertical del objeto, un pequeño cordón de presión con el aspecto de una línea de almenas o altísimos acantilados. El espejismo es producido por la refracción y se intensifica por las columnas de aire relativamente caliente que sube de varias grietas y canales que se han abierto de diez a treinta kilómetros al norte y al sur».

Ese día, notamos que había tenido lugar un cambio considerable en nuestra posición relativa a «La Muralla». Parecía que se hubiera abierto un gran canal y que hubiera habido algún movimiento correlativo en la banquisa. El movimiento de abertura podría presagiar una renovada presión. Algunas horas más tarde, los grupos con los perros, al regresar de su ejercicio, cruzaron una estrecha grieta que había aparecido delante del barco. Esta grieta se abrió rápidamente hasta alcanzar veinte metros y nos habría dado problemas si los perros se hubieran quedado del lado equivocado. Se cerró el 25 y la presión siguió cerca de ella.

El 24 de agosto, nos encontrábamos en un punto tres kilómetros al norte de la posición más meridional alcanzada por Morell y a más de 10° de longitud, excediendo los trescientos kilómetros al oeste de esa posición. Desde lo alto del mástil no se veía tierra en treinta kilómetros a la redonda. En esas circunstancias, ninguna masa de tierra de más de ciento cincuenta metros de altura podría haber escapado a nuestro avistaje desde donde nos encontrábamos, bordeando los 52° longitud O. Un sondeo de 3474 metros realizado el 25 de agosto fue una mayor evidencia de la inexistencia de Nueva Groenlandia del Sur. Hubo un poco de movimiento del hielo cerca del barco durante los últimos días del mes. Los hombres fueron llamados la noche del 26 de agosto, puesto que se habían oído ruidos de presión seguidos del resquebrajamiento del hielo junto al barco, pero el problema no sobrevino de inmediato. Ya bien entrada la noche del 31, el hielo comenzó a moverse delante del barco y a lo largo de la banda de babor. Los chirridos y los quejidos de las cuadernas, acompañados de fuertes chasquidos a proa y a popa, hablaban de tensión. La presión continuó durante el día siguiente, y las vigas y los listones de cubierta en ocasiones

se combaban ante la presión. Las pesadas placas chocaban unas contra otras bajo la influencia del viento y la corriente, y nuestro barco parecía ocupar, por el momento, una posición poco deseable cerca del centro de los disturbios, pero resistió con obstinación y no mostró signos de agua en la sentina, aunque no había sido bombeada desde hacía seis meses. La banquisa se extendía hasta el horizonte en todas las direcciones. Calculé que había cuatrocientos kilómetros desde la tierra conocida más cercana hacia el oeste, y más de ochocientos kilómetros desde el puesto avanzado de civilización más cercano, bahía Wilhelmina. Yo esperaba que no tuviéramos que emprender una marcha a través de los campos de hielo en movimiento. Sabíamos que el *Endurance* era sólido y leal, pero ningún barco jamás construido por el hombre podría sobrevivir si era atrapado completamente por las placas y se le impedía que se elevara hasta la superficie del hielo que rechinaba[8]. Fueron días muy angustiosos. Temprano por la mañana del 2 de septiembre, el barco saltó y se estremeció al acompañamiento de crujidos y gemidos, y algunos de los hombres que habían estado en sus cuchetas se apresuraron a la cubierta. La presión cedió algo más tarde aquel día, cuando el hielo de la banda de babor se separó del barco hasta detrás de los aparejos principales. El *Endurance* seguía atrapado en el sector popel y por el timón, y se podía ver una gran masa de hielo adherida a la proa de babor, elevándose a casi un metro de la superficie. Me pregunté si este hielo habría logrado atravesar el forro del casco.

CAPÍTULO IV
LA PÉRDIDA DEL *ENDURANCE*

El hielo no volvió a molestamos seriamente hasta finales de septiembre, aunque durante todo el mes las placas rara vez dejaron de moverse por completo. El rugido de la presión llegaba hasta nosotros a través de los campos de hielo que, de otro modo, eran silenciosos, y traía consigo una amenaza y una advertencia. Al mirar desde el nido de cuervo, a veces veíamos la formación de cordones de presión. La luz del sol brillaba sobre las superficies de hielo recientemente partidas, mientras que las masas de placas despedazadas se levantaban y caían lejos de la línea de presión. El área de alteración del campo de hielo avanzaba hacia nosotros, retrocedía y volvía a avanzar. La rutina de trabajo y de entretenimiento en el *Endurance* discurría en forma regular. Habíamos hecho nuestros planes y preparativos ante cualquier contingencia que pudiera surgir durante el verano que se aproximaba, pero siempre parecía que había mucho que hacer en el barco aprisionado y fuera de él. Las carreras con los perros y los vigorosos juegos de *hockey* y de fútbol en la placa cubierta con nieve dura mantenían a todos los hombres con buenos ánimos. El registro de uno o dos de estos días de septiembre indican la naturaleza de nuestra vida y de nuestros alrededores:

«4 de septiembre. Temperatura: -25, 5 °C. Brisa muy débil del este, cielo azul y estratos. Durante la mañana, observamos un distintivo color terracota o pardo en los estratos hacia el norte. Estos se desplazaban de este a oeste, y se puede creer que provenían de algunos de los volcanes de la Tierra de Graham, ahora a unos quinientos kilómetros de distancia hacia el

noroeste. Es probable que la corriente superior de aire viniera de esa dirección. Escarcha pesada. Hielo entero y sin cambios en la parte visible. No se ve tierra a treinta y cinco kilómetros. No se observa vida animal.

»7 de septiembre. Temperatura: -23, 3 °C. Vientos moderados del este al sur, encapotado y brumoso, con nieve liviana hasta la medianoche, cuando el tiempo se despejó. Cielo azul y tiempo despejado y claro al mediodía. Mucha escarcha en lo alto. Nieve gruesa fresca en el barco y la placa, que brilla intensamente en la luz matinal. Pequeñas nubes de niebla de color violeta suave se levantan de las porciones más bajas y saladas de la banquisa, que se extiende entera hacia el horizonte. Gran refracción todo alrededor. Un témpano tabular de unos quince metros de altura ubicado a unos quince kilómetros hacia el oeste es un buen índice de la cantidad de refracción. En días normales, se le ve desde lo alto del mástil, recortado contra el cielo; con mucha refracción, el hielo que está más allá, detrás de él, se levanta a la vista; hoy, una amplia expansión de kilómetros de hielo se ve sobre él. Otros numerosos témpanos, de los cuales por lo general se ve la silueta, están, a primera vista, perdidos, pero tras un escrutinio más detallado, aparecen como grandes trozos o masas oscuras por debajo del horizonte. El fenómeno de refracción, por lo general, introduce un error incremental en el valor de la altura del sol durante las observaciones para el cálculo de posición; sin embargo, en el día de la fecha, el horizonte se divisa tan sobreelevado que la altura observada presenta una disminución aparente de, al menos, 12’ No hay tierra visible en treinta kilómetros. No se observa vida animal. Se baja la red remolcadora de Clark con mil treinta y cinco metros de cable y se levanta, caminando por el hielo tirando del cable, a cuatro kilómetros por hora. Resultado algo escaso: medusas y algunas larvas de peces. Los perros se ejercitan en equipos con los trineos. Los perros jóvenes, bajo el cuidado de Crean, también tiran, pero no con tanta fuerza, dado que el mejor equipo está en el banco. Hércules, durante la última quincena o más, se ha convertido en el director de orquesta. Dos o tres veces en las veinticuatro horas, comienza a aullar (un aullido profundo y melodioso) y en unos treinta segundos tiene a todos cantando, la gran canción profunda, retumbante y armoniosa del banco de los semilobos».

Para mediados de septiembre, nos estábamos quedando sin carne fresca para los perros. Las focas y los pingüinos parecían haber abandonado nuestro vecindario por completo, Casi habían pasado cinco meses desde que matamos una foca, y los pingüinos habían sido escasos. Clark, que usaba su red de arrastre con la mayor frecuencia posible, informó que había una notable ausencia de plancton en el mar, y supusimos que las focas y los pingüinos habían ido en busca de su alimento de costumbre. Los hombres consiguieron un emperador el 2.3. Los perros, que estaban haciendo sus ejercicios con el trineo, se excitaron salvajemente cuando el pingüino, que había aparecido por una grieta, fue llevado a la superficie y, a pesar de todos los intentos de los conductores, no pudieron salvarle la vida. El día siguiente, Wild, Hurley, Macklin y McIlroy llevaron sus equipos al témpano Stained, a once kilómetros al oeste del barco, y en su camino de regreso encontraron una foca cangrejera, que mataron, desollaron y dejaron para levantar más tarde. Ascendieron a la parte superior del témpano, que estaba aproximadamente a 69° 30' latitud S, 51° longitud O, y desde una elevación de treinta y cuatro metros, no pudieron ver tierra. Muestras de hielo descolorido del témpano demostraron contener polvo con partículas arenosas negras o granos de arena. Otra foca, un macho de Weddell, fue atrapada el 26. El regreso de las focas era oportuno, dado que casi se nos habían terminado las provisiones de invierno de bizcochos para perros, y deseábamos alimentarlos con carne. Las focas significaban suministro de grasa, además, para complementar la pequeña provisión de carbón que nos quedaba cuando llegara el tiempo de volver a avivar el vapor. Entonces, iniciamos un sistema de ahorro durante el día, adelantando el reloj una hora.

«Esto fue una medida cómoda y autocomplaciente; apelamos a la pasión que universalmente tienen los hombres, en especial los marinos, por levantarse tarde. De otra manera, podríamos haber adoptado una postura más sincera y dar comienzo a nuestra rutina diaria más temprano, en vez de engañar el reloj».

Durante los últimos días de septiembre, el rugido de la presión se hizo más fuerte, y pude ver que la zona de disturbios se aproximaba rápidamente al barco. Pavorosas fuerzas estaban trabajando, y las extensiones de hielo firme que rodeaban el *Endurance* se reducían en forma constante. El 30 de

septiembre fue un mal día. Comenzó bien, dado que conseguimos dos pingüinos y cinco focas durante la mañana. También vimos otras tres focas. Sin embargo, a las 15:00, las grietas que se habían abierto durante la noche a lo largo del barco comenzaron a avanzar en una dirección lateral. El barco sostenía una terrible presión en la parte de babor hacia proa, pero las peores tensiones se soportaron en la zona del casco, por debajo de la jarcia proel. Fue el peor apretón que experimentamos. Las cubiertas se estremecieron y saltaron, los baos se arquearon y los candeleros se pandearon y estremecieron. Ordené a todos los hombres que estuvieran listos para cualquier emergencia que hubiera. Incluso los perros parecían sentir la tensa ansiedad del momento. No obstante, el barco resistió con valentía, y justo cuando parecía que llegaba al límite de su fortaleza, la enorme placa que nos presionaba hacia abajo se rajó a lo largo y nos alivió.

«El comportamiento de nuestro barco en el hielo ha sido magnífico», escribió Worsley. «Desde que estamos rodeados, su robustez y su resistencia han sido realmente increíbles, una y otra vez. Ha recibido la presión de un millón de toneladas y se ha elevado con nobleza y caído fuera del agua, sobre el hielo. Ha sido empujado de un lado a otro como una pelota de bádminton docenas de veces. Sufrió una gran tensión, sus vigas se arquearon hacia arriba por la temible presión; sus lados se abrieron y volvieron a cerrar a la vez que se arqueaba y curvaba a lo largo, gimiendo como un ser vivo. Será triste si una embarcación pequeña tan valiente finalmente es aplastada por las garras implacables de la banquisa de Weddell que lentamente la estrangulan después de diez meses del combate más audaz y valiente alguna vez presentado por un barco».

El *Endurance* se merecía todo lo que pudiera decirse para alabarlo. El astillero no podría haber realizado un trabajo más esmerado o sólido; pero ¿cuánto más podría continuar la batalla en tales condiciones? Ibamos a la deriva hacia el área congestionada del mar de Weddell occidental, la peor porción del peor mar del mundo, donde la banquisa, forzada de modo irresistible por el viento y la corriente, choca contra la costa occidental y es erizada en enormes crestas y caóticos campos de presión. La cuestión vital para nosotros era si el hielo se abriría lo suficiente, o no, para liberarnos, o al menos para darnos una posibilidad de liberarnos, antes de que la deriva

nos llevara a la zona más peligrosa. No hubo una respuesta de los témpanos silenciosos ni de las placas pulverizadas, y encarábamos octubre con corazones preocupados.

Los canales de la banquisa parecían haberse abierto un poco el 1 de octubre, pero no lo suficiente para que pudiéramos aprovecharlos, incluso si hubiéramos podido liberar el *Endurance*. El día estuvo calmo, nublado y brumoso por la mañana y más claro por la tarde, cuando observamos parhelios bien definidos. El barco soportaba una leve presión a intervalos. Dos focas cangrejeras macho subieron a la placa cerca del barco y Wild las cazó. Ambas eran animales grandes en excelentes condiciones, y entendí que no había más necesidad de sentir preocupación por las provisiones de carne fresca para los perros. El hígado de foca constituía un buen cambio en nuestro propio menú. Los dos machos estaban marcados, como muchos otros de su especie, con largas cicatrices paralelas, a unos ocho centímetros de distancia entre sí, evidentemente trabajo de las orcas. Un macho que matamos el día siguiente tenía cuatro cicatrices paralelas, de cuarenta centímetros de largo, a cada lado del cuerpo; eran bastante profundas, y casi le habían arrancado una aleta. La criatura debía de haber escapado de la mandíbula de una orca por un margen muy pequeño. Evidentemente, la vida debajo de la banquisa no siempre es monótona. Observamos que varios de los témpanos alrededor del barco estaban cambiando sus posiciones relativas más de lo que lo habían hecho durante los meses pasados. Las placas se estaban moviendo.

Nuestra posición el domingo 3 de octubre era 69° 14' latitud S, 51° 8' longitud O. Durante la noche, la placa que sostenía el barco a popa se rajó en varias partes, y esto pareció aliviar la tensión del timón. La mañana estaba brumosa, y caía nieve, pero el tiempo se despejó más entrado el día, y pudimos ver que el hielo se estaba rompiendo. Habían aparecido nuevos canales, mientras que otros varios más viejos se habían cerrado. Los cordones formados por la presión se habían levantado a lo largo de algunas grietas. El grosor del hielo de la temporada, que ahora tenía unos doscientos treinta días, era de un metro y treinta y cinco centímetros bajo unos veinte centímetros de nieve. Este hielo había sido algo más grueso durante la primera parte de septiembre, y supuse que había empezado a derretirse por

debajo. Clark había registrado temperaturas más altas a profundidades de doscientos ochenta y trescientos sesenta metros en los últimos días de septiembre. El hielo obviamente había alcanzado su grosor máximo mediante el congelamiento directo, y las placas más pesadas y viejas habían sido formadas por la consolidación del hielo de presión y la superposición de placas bajo gran tensión. La temperatura del aire aún era baja, y el 4 de octubre se registraron -31,4 °C.

El movimiento del hielo aumentaba. La niebla helada de las grietas que se abrían se vio en todas las direcciones durante el 6 de octubre. Tenía la apariencia, en un punto, de un gran fuego de pradera, que se elevaba de la superficie y ascendía cada vez más a medida que se alejaba a la deriva ante el viento en masas pesadas, oscuras, rodantes. En otro punto, tenía la apariencia de un tren que avanzaba ante el viento, el humo elevándose desde la locomotora hacia el cielo; y las columnas de humo de otras partes daban el efecto de buques de guerra a todo vapor alineados frente a nosotros. Durante el día siguiente, los canales y las grietas se abrieron hasta tal punto que si se pudiera haber forzado el *Endurance* para que avanzara treinta metros, podríamos haber proseguido cuatro o cinco kilómetros; no obstante, el esfuerzo no prometía ningún resultado en verdad útil. De hecho, las condiciones no cambiaron durante el resto de esa semana. La posición el domingo 10 de octubre era 69° 21' latitud S, 50° 34' longitud O. Un deshielo nos incomodó ese día. La temperatura había ascendido de -23,3 °C a -1,2 °C, la más alta que experimentamos desde enero, y el barco empezó a gotear entre las cubiertas. La cubierta superior no tenía hielo ni nieve, y los camarotes se encontraban desagradablemente desordenados. Los perros, que odiaban la humedad, se veían muy infelices. Sin duda, a uno llegan a agradarle las condiciones familiares. Habíamos vivido durante mucho tiempo con temperaturas que habrían parecido angustiosamente bajas en la vida civilizada, y ahora nos encontrábamos incómodos por un grado de calor que hubiese dejado temblando al ser humano que no está acostumbrado a ello. El deshielo era un indicio de que el invierno había terminado, y comenzamos los preparativos para volver a ocupar los camarotes de la cubierta principal. Hice que la casa refugio montada alrededor de la popa fuera desmontada para el día 11, e hice otros

preparativos para maniobrar el barco tan pronto estuviera despejado. El carpintero había construido una caseta de gobierno en el timón de popa como refugio para el frío y el mal tiempo. El hielo aún se estaba aflojando, y no había tierra a la vista en treinta kilómetros.

La temperatura permaneció relativamente alta durante varios días. Todos los hombres se pasaron a sus alojamientos de verano, en los camarotes superiores, el día 12, con el acompañamiento de mucho ruido y risas. La primavera se sentía en el aire, y si no había nada verde creciendo para alegrar nuestros ojos, al menos había muchas focas, pingüinos e incluso, ballenas que se divertían en los canales. La época en que se renovaba la acción se acercaba, y aunque nuestra situación era bastante seria, hacíamos frente al futuro con esperanzas. Los perros estaban en un estado de gran alboroto por la visión de tanto juego. Se volvieron casi frenéticos cuando un pingüino emperador de aspecto solemne los inspeccionó, serio, desde cierto punto privilegiado y emitió lo que al parecer fue un «¡knark!» burlón. A las siete de la tarde del día 13, el barco se liberó de la placa en el que había estado apoyado lo suficiente hacia estribor para enderezarse. El timón se liberó, pero se encontró que la hélice estaba ubicada en forma transversal, ya que una placa la había empujado en esa dirección en algún momento después del 1 de agosto. El agua estaba muy clara, y pudimos ver el timón, que parecía haber sufrido solo una leve torsión hacia babor en la línea de flotación. Se movió con bastante libertad. La hélice, según lo que pudimos observar, estaba intacta, pero no se podía rotar manualmente, quizá debido a la presencia de una delgada capa de hielo en el prensaestopa de la bocina y en los cojinetes de la línea del eje. No consideré que fuera aconsejable abocarnos a esa tarea en ese momento. El barco no había sido achicado durante ocho meses, pero no había agua ni mucho hielo en las sentinas. Ese día, las comidas volvieron a servirse en la cámara de oficiales.

La brisa del suroeste refrescó y se convirtió en un temporal el día 14, y la temperatura disminuyó de -0,05 °C a -18,3 °C. A medianoche, el barco se liberó de la placa y se deslizó a la deriva con rapidez hacia la popa. La proa se abatió debido al viento hasta que estuvo casi en ángulo recto a través del estrecho canal. Esta era una posición peligrosa para el timón y la hélice. Se

alistó la vela cangreja, pero el peso del viento en el barco poco a poco forzó a las placas a abrirse hasta que el *Endurance* giró súbitamente por estribor y se desplazó casi cien metros a lo largo del canal. Entonces, el hielo se cerró y a las 3:00 volvimos a quedar atrapados. El viento amainó durante el día, y la banquisa se abrió ocho o diez kilómetros hacia el norte. Aún estaba suelta la mañana siguiente, e hice que avivaran la caldera con la intención de tratar de limpiar la hélice; no obstante, una de las tapas de registro empezó a perder, con las empaquetaduras destruidas por el frío o aflojadas por las contracciones; la caldera tuvo que ser vaciada una vez más.

El hielo estaba algo más junto el domingo 17. Colocamos las gavias y las velas de proa por la tarde, y con una brisa moderada del noreste intentamos forzar el barco hacia adelante, para que saliera del canal; pero estaba atascado. Ese día, más tarde, hubo una pesada presión. Las dos placas entre las que se encontraba el *Endurance* comenzaron a cerrarse, y el barco se vio sometido a una serie de tensiones terriblemente pesadas. En la sala de máquinas, el punto más débil, se oyeron fuertes quejidos, choques y martilleos. Las chapas de hierro del suelo se doblaron hacia arriba y saltaron de sus asientos estrepitosamente. Mientras tanto, las prominencias de las placas golpeaban unas contra otras y levantaban cordones de presión. El barco resistió la tensión bien durante casi una hora y luego, para mi gran alivio, comenzó a levantarse con fuertes sacudidas y golpes. Se levantó veinticinco centímetros hacia adelante y un metro hacia popa, a la vez que escoró seis grados a babor. El hielo se estaba metiendo debajo de nosotros, y el peligro inmediato había pasado. La posición era 69° 19' latitud S y 50° 40' longitud O.

El siguiente ataque del hielo llegó la tarde del 18 de octubre. Las dos placas comenzaron a moverse en forma lateral, ejerciendo gran presión en el barco. De repente, la placa de babor se quebró, y enormes trozos de hielo salieron disparados desde debajo de la sentina de babor. En unos pocos segundos, la embarcación se inclinó hasta alcanzar una escora de 30° a babor, y era sostenida debajo de la sentina de estribor por la placa opuesta. Los botes a sotavento ahora casi descansaban sobre la placa. Las perreras ubicadas en el centro de cubierta se soltaron y se estrellaron con las perreras a sotavento, y los aullidos y los ladridos de los temerosos perros

contribuyeron a crear un pandemonio perfecto. Todo lo que podía moverse en cubierta y debajo de ella cayó hacia sotavento, y durante unos pocos minutos pareció que el *Endurance* sería tumbado hasta zozobrar. Enseguida volvió a reinar la calma. Ordené que se apagaran los fuegos y que se clavaran listones en la cubierta para darles a los perros un punto de apoyo y permitirles a los hombres moverse. Luego, la tripulación ató todos los aparejos móviles. Si el barco hubiera escorado aún más, hubiese sido necesario arriar los botes de sotavento y apartarlos para mantenerlos limpios, y Worsley estaba atento para dar la señal de alarma. Mientras tanto, Hurley descendió a la placa y tomó algunas fotografías del barco en esta inusual posición. La cena en la cámara de oficiales esa noche fue de lo más curiosa. La mayoría de los comensales tuvieron que sentarse en la cubierta, con los pies apoyados en listones y los platos sobre sus rodillas. A las 20:00, las placas se abrieron y, en cuestión de minutos, el *Endurance* estaba casi derecho nuevamente. Se impartieron órdenes para que se rompiera con cinceles el hielo que rodeaba el timón. Los hombres empujaron los bloques para liberar el camino con largos cinceles para hielo después de que aquellos fueron desprendidos, y logramos cobrar el barco por la popa y ubicarlo en una laguna de agua despejada. Entonces, se procedió a purgar la caldera. Este trabajo se finalizó temprano la mañana del *19* de octubre y, durante ese día, el ingeniero encendió fuegos y levantó el vapor con mucha lentitud, a fin de economizar el combustible y evitar la tensión en las calderas congeladas como resultado de un calentamiento desigual. La tripulación cortó toda la madera suelta, cajas, etc, y la colocó en las bodegas para combustible. El día estaba cubierto, con nevadas ocasionales, y la temperatura era de -11,1° C. El hielo a nuestro alrededor estaba inmóvil, pero en la distancia, la presión trabajaba. El viento refrescó por la noche, y tiramos un cable de alambre por la popa. A las 23:00, el barómetro se detuvo en 28, 96, la presión más baja desde los temporales de julio. Un gran alboroto entre los perros atrajo la atención a última hora de la tarde, y encontramos una ballena de unos ocho metros navegando de un lado a otro en nuestra laguna. Subió la cabeza una vez con un característico gesto asesino, pero juzgamos por su aleta dorsal curva que se trataba de un espécimen de ballena antártica, no de una orca gladiador.

El 20 de octubre, sopló un fuerte viento del suroeste, y la banquisa comenzó a trabajar. El *Endurance* estaba aprisionado fuertemente en la laguna, pero nuestra oportunidad podría llegar en cualquier momento. Se dispusieron guardias a fin de estar listos para operar el barco. Wild y Hudson, Greenstreet y Cheetham, Worsley y Crean, tomaron las guardias de puente, y el ingeniero en jefe y el segundo ingeniero mantuvieron una guardia de máquinas de «cuatro por cuatro» con tres de los marineros como fogoneros. El personal y las manos de estiba, con excepción del cocinero, el carpintero y su oficial, cumplieron una guardia de «cuatro por cuatro» es decir, un hombre quedaba apostado cuatro horas en cubierta, mientras que el otro descansaba en las cubiertas interiores. El carpintero estaba ocupado haciendo un chinchorro, que podría resultar útil en la navegación en vías y canales. A las 11:00, probamos las máquinas con una suave virada avante. Todo funcionó bien después de ocho meses de inactividad y congelación, salvo que la bomba de sentina y la descarga demostraron estar congeladas; se las limpió con cierta dificultad. El ingeniero informó que para obtener vapor había usado una tonelada de carbón, con ceniza de madera y grasa de foca. El fuego que se requería para mantener la caldera caliente consumía un peso de entre seis y media y siete y media toneladas por día. Teníamos unas cincuenta toneladas de carbón disponible en las bodegas.

El *21* y el *22* de octubre fueron días de baja temperatura, lo que hizo que los canales abiertos se congelaran. La banquisa estaba trabajando y, de cuando en cuando, el rugido de la presión llegaba a nuestros oídos. Esperamos el siguiente movimiento de las fuerzas gigantescas dispuestas contra nosotros. El 23 llegó un fuerte viento del noroeste, y el movimiento de las placas y los cordones de presión se tornó más formidable. Luego, el domingo 24 de octubre, sucedió lo que para el *Endurance* era el comienzo del fin. La posición era 69° 11' latitud S y 51° 5' longitud O. Ahora teníamos veintidós horas y media de luz de día, y durante el día veíamos el avance amenazador de las placas. A las 18:45, el barco soportó una fuerte presión en una posición peligrosa. La acometida era cualquier cosa, salvo irresistible. El *Endurance* gimió y se estremeció cuando su cuarto de estribor fue forzado contra una placa, retorciendo el codaste y actuando contra las uniones de las tracas. El hielo se movía en forma lateral y,

también, hacia adelante; el barco estaba torcido y, de hecho, doblado por las tensiones. De inmediato, comenzó a hacer agua en forma peligrosa.

Hice que montaran las bombas y aumentaran el vapor, y encendí las bombas de la sentina a las 20:00. Para esa hora, la tensión había aflojado. El barco hacía agua rápidamente por popa, y el carpintero comenzó a trabajar para hacer una ataguía a popa de los motores. Todos los hombres trabajaron y cubrieron guardias de «cuatro por cuatro» durante toda la noche, bombeando el barco y ayudando al carpintero. Para la mañana siguiente, la filtración estaba controlada. El carpintero y sus asistentes calafatearon la ataguía con tiras de mantas y clavaron tiras sobre las costuras siempre que fue posible. La bomba principal o de mano estaba congelada, y no se pudo usar de inmediato. Después de que esta quedara fuera de servicio, Worsley, Greenstreet y Hudson bajaron a la carbonera y sacaron el hielo de la sentina.

«Este no es un trabajo agradable», escribió Worsley. «Tenemos que cavar un agujero a través del carbón mientras los baos y las cuadernas gimen y crujen a nuestro alrededor como disparos de pistolas. La oscuridad es casi completa, y nos movemos en la humedad con las manos semicongeladas y tratamos de que el carbón no vuelva a deslizarse a las sentinas. Los hombres en cubierta arrojan baldes de agua hirviendo desde la cocina por las cañerías, mientras que nosotros golpeamos y martillamos desde abajo, y al final, liberamos la bomba, cubrimos las sentinas para que no se vuelvan a llenar de carbón y nos apresuramos hacia la cubierta, muy agradecidos de estar nuevamente a salvo al aire libre».

El lunes 25 de octubre amaneció nublado y brumoso, con temperatura bajo cero y una brisa fuerte del sureste. Todos los hombres achicaban a intervalos y ayudaban al carpintero con la ataguía. La filtración se contenía con bastante facilidad, pero las perspectivas eran malas. Se estaban formando pesados cordones de presión en todas direcciones, y aunque la presión inmediata en el barco no era seria, me di cuenta de que el respiro no duraría mucho. La banquisa que se encontraba en nuestro campo visual estaba sometida a una compresión enorme, como la que podrían causar vientos ciclónicos, corrientes oceánicas opuestas o el estrangulamiento de cualquier canal. Los cordones de presión, masivos y amenazadores, eran

testigos de la abrumadora naturaleza de las fuerzas que operaban. Inmensos bloques de hielo, de muchas toneladas de peso, eran levantados en el aire y lanzados hacia un costado a medida que otras masas se elevaban debajo de ellos. Eramos indefensos intrusos en un mundo extraño; nuestras vidas dependían del juego de grotescas fuerzas elementales que se burlaban de nuestros insignificantes esfuerzos. Apenas me atrevía a esperar ahora que el *Endurance* viviera, y durante ese frenético día, volví a revisar los planes trazados mucho antes para el viaje en trineo, que deberíamos emprender en caso de tener que optar por el hielo. Estábamos listos, en cuanto a las previsiones se trataba, para toda contingencia. Las provisiones, perros, trineos y equipos estaban aprestados para ser sacados del barco enseguida.

Con el día siguiente, llegó el tiempo despejado y brillante, con un cielo azul. La luz del sol era reconfortante. El rugir de la presión podía oírse a nuestro alrededor. Se levantaban nuevos cordones y, a medida que pasaba el día, pude ver que las líneas de grandes alteraciones se acercaban al barco. El *Endurance* sufrió ciertas tensiones a intervalos. Si prestaba atención a los ruidos de abajo, podía oír el crujido y el gemido de sus cuadernas, los crujidos que sonaban como disparos de pistola e indicaban la ruptura de alguna cabilla o traca, y los débiles e indefinibles murmullos de la tensión de nuestra embarcación. Arriba, el sol brillaba con serenidad; nubes aborregadas ocasionales iban a la deriva con la brisa del sur, y la luz brillaba y destellaba en el millón de facetas de los nuevos cordones de presión. El día transcurrió lentamente. A las 19:00, se sintió una fuerte presión, con tensiones deformantes que torturaban el barco a proa y a popa. Los extremos del entarimado de las tracas se abrieron entre diez y doce centímetros a estribor y, a la vez, pudimos ver desde el puente que el barco se estaba doblando como un arco bajo una presión titánica. Casi como una criatura viviente, resistía las fuerzas que la quebrarían; pero se trataba de una batalla unilateral. Millones de toneladas de hielo presionaban de modo inexorable el pequeño barco que había osado desafiar la Antártica. El *Endurance* ahora hacía agua a cantidades, y a las 21:00, impartí la orden de bajar los botes, aparejos, provisiones y trineos a la placa, y de llevarlos hasta el hielo plano que estaba algo alejado del barco. La presión del hielo cerró los canales levemente a medianoche, pero todos los hombres

estuvieron achicando toda la noche. Un acontecimiento extraño fue la aparición repentina de ocho pingüinos emperador que salieron de una grieta a noventa metros de distancia en el momento en que la presión sobre el barco estaba en su punto máximo. Caminaron un poco hacia nosotros, se detuvieron, y tras unos pocos llamados usuales, comenzaron a emitir gritos extraños que sonaban como un canto fúnebre para el barco. Ninguno de nosotros nunca había oído a los emperadores emitir más que los simples llamados o gritos, y el efecto de este esfuerzo coordinado fue casi alarmante.

Luego, llegó un día fatídico: miércoles 17 de octubre. La posición era 69° 5' latitud S, 51° 30' longitud O. La temperatura era -18,2 °C. Soplaba una brisa débil del sur, y el sol brillaba en un cielo claro.

«Tras largos meses de incesante ansiedad y estrés, tras momentos en que teníamos grandes esperanzas y otros cuando las perspectivas eran en verdad lúgubres, el fin del *Endurance* ha llegado. Sin embargo, aunque nos hemos visto obligados a abandonar el barco, que se encuentra aplastado más allá de toda esperanza de que alguna vez se recupere, estamos vivos y bien, y tenemos provisiones y equipos para la tarea que nos espera. La tarea es llegar a tierra con todos los miembros de la expedición. Es difícil escribir lo que siento. Para un marino, su barco es más que un hogar flotante, y en el *Endurance*, había centrado mis ambiciones, mis esperanzas y mis deseos. Ahora, deformándose y gimiendo, con sus cuadernas rajándose y sus heridas abriéndose, lentamente está abandonando su sensible vida en el inicio mismo de su carrera. Está aplastado y abandonado después de haberse desplazado a la deriva más de novecientos kilómetros en una dirección noroeste durante doscientos ochenta y un días desde que quedó atrapado en el hielo. La distancia desde el punto en que quedó acorralado y el lugar donde ahora descansa herido de muerte en manos de las placas es de novecientos veintidós kilómetros, pero la deriva total a través de todas las posiciones observadas fue de mil novecientos ocho kilómetros, y es probable que en realidad hayamos atravesado más de dos mil cuatrocientos kilómetros. Ahora nos encontramos a quinientos cincuenta y seis kilómetros de la isla Paulet, el punto más cercano en que hay alguna posibilidad de encontrar alimentos y refugio. Una pequeña cabaña construida allí por la

expedición sueca de 1902 está llena de provisiones que dejó el barco de auxilio argentino. Sé acerca de todas esas provisiones, porque las compré en Londres en representación del gobierno argentino cuando me pidieron que equipara la expedición de auxilio. La distancia hasta la barrera más cercana al oeste de nuestra posición es de doscientos noventa kilómetros, pero si un grupo fuera allí aún estaría a unos quinientos ochenta kilómetros de la isla Paulet, y no habría forma de sobrevivir en la barrera. No podemos llevar suficientes provisiones, de las que disponemos en el barco, para todo el viaje; el peso sería demasiado.

»Esta mañana, la última en el barco, el tiempo estaba despejado, con una suave brisa del SSE hacia el SSO. Desde el nido de cuervo, no había señales de tierra de ningún tipo. La presión aumentaba en forma constante, y el paso de las horas no alivió ni trajo respiro al barco. El ataque del hielo llegó a su punto máximo a las 16:00. El barco fue levantado con la popa hacia arriba por la presión, y la placa atacante, que se movía en forma lateral a través de la popa, partió la pala y arrancó el eje del timón y la codera. Luego, mientras mirábamos, el hielo se soltó, y el *Endurance* se hundió un poco. Las cubiertas se quebraban hacia arriba, y el agua entraba por debajo. Otra vez, comenzó la presión, y a las 17:00, ordené a todos los hombres que bajaran al hielo. Las placas que se retorcían y se quebraban finalmente cumplían su voluntad sobre el barco. Era una sensación repugnante sentir que las cubiertas se rompían bajo los pies de uno, y los grandes baos se doblaban y luego se rompían con un ruido similar al provocado por fuertes disparos. El agua estaba dominando las bombas, y para evitar una explosión, cuando llegó a las calderas, tuve que dar órdenes para que se extinguieran los fuegos y se soplara la caldera. Los planes para abandonar el barco en caso de emergencia se habían trazado con mucha anticipación, y los hombres y los perros descendieron a la placa y avanzaron sin dificultad a la seguridad, relativamente hablando, de una porción de la placa sin fragmentar. Justo antes de abandonar el barco, miré hacia la lumbrera de la sala de máquinas cuando estaba de pie en la cubierta que vibraba, y vi que los motores caían hacia los lados a medida que las jarcias y las bancadas cedían. No puedo describir la impresión de la implacable destrucción a la que se me sometía cuando miraba hacia abajo y

a mi alrededor. Las placas, con la fuerza de millones de toneladas de hielo que se desplazaban detrás de ellas, simplemente estaban aniquilando el barco».

Las provisiones esenciales se habían colocado sobre la placa a unos cien metros del barco, y allí nos establecimos para pasar la noche. Pero a eso de las 19:00, después de levantar las tiendas, el hielo que ocupábamos comenzó a sentir la presión y empezó a quebrarse y a romperse debajo de nuestros pies. Hice que trasladaran el campamento a una placa más grande que se encontraba a unos doscientos metros, justo más allá de la popa del barco. Los botes, las provisiones y el equipamiento para el campamento tuvieron que ser llevados a través de cordones que trabajaban bajo presión. El movimiento del hielo era tan lento que no interfería mucho con nuestra corta travesía, pero el peso del cordón había hecho que las placas se hundieran a ambos lados, y había lagunas de agua allí. Un grupo avanzado con picos y palas tuvo que construir un camino de nieve antes de que pudiéramos pasar todas nuestras posesiones. Para las 20:00, el campamento había sido montado otra vez. Teníamos cinco tiendas de campaña, dos de doble mástil y tres de arco. Me hice cargo de la pequeña tienda con estacas, la número uno, con Hudson, Hurley y James como compañeros; Wild tenía la tienda tipo iglú pequeña, la número dos, con Wordie, McNeish y McIlroy. Estas tiendas tipo iglú se cambian de posición y se arman con mucha facilidad. Los ocho hombres de estiba tenían la tienda tipo iglú grande, la número tres; Crean estaba a cargo de la tienda tipo iglú número cuatro con Hussey, Marston y Cheetham; y Worsley tenía la otra tienda con estacas, la número cinco, con Greenstreet, Lees, Clark, Kerr, Rickenson, Macklin y Blackborrow, este último era el más joven del personal de estiba.

«Esta noche la temperatura ha bajado a -26,6 °C y la mayoría de los hombres tienen frío y están incómodos. Después de montar las tiendas, reuní a todos los hombres y les expliqué la situación en forma breve y, espero, clara. Les informé acerca de la distancia que había hasta la barrera y hasta la isla Paulet, y manifesté que mi idea es intentar marchar con los equipos por el hielo en dirección de la isla Paulet. Les agradecí por su constancia y el buen ánimo que habían tenido en estas arduas circunstancias, y les dije que no tenía dudas de que, siempre que

continuaran trabajando con todo su esfuerzo y confiaran en mí, finalmente estaríamos a salvo. Luego cenamos la comida que el cocinero había preparado en la gran cocina de grasa, y después de que se fijara una guardia, todos los hombres, salvo el guardia, se fueron a dormir».

Yo, por mi parte, no pude dormir. La destrucción y el abandono del barco no fueron un golpe repentino. El desastre nos había estado acechando durante muchos meses, y había estudiado mis planes para todas las contingencias un centenar de veces. Sin embargo, los pensamientos que me invadieron mientras caminaba de un lado a otro en la oscuridad no eran en particular alegres. La tarea ahora era garantizar la seguridad del grupo y, para ello, debía dirigir toda mi energía y mi poder mental, y aplicar todo el conocimiento que mi experiencia en la Antártica me había dado. Era probable que la tarea fuera larga y agotadora, y eran esenciales una mente ordenada y un programa claro para salir adelante sin pérdida de vidas. Un hombre debe abocarse a una nueva meta tan pronto como la anterior fracasa.

A medianoche, estaba caminando por el hielo, escuchando el hielo que se quebraba y los quejidos y los choques que hablaban de la agonía de muerte del *Endurance*, cuando de repente noté que una grieta se abría en nuestra placa justo por donde estaba el campamento. Un silbato de alarma hizo que los hombres salieran al mismo tiempo, y llevamos las tiendas y las provisiones que estaban sobre lo que ahora era la pequeña porción de la placa a la porción más grande de ella. En ese momento, no se podía hacer más, y los hombres volvieron a acostarse, pero durmieron poco. Cada vez que estuve próximo a conciliar el sueño, podía ver en la oscuridad las pilas de hielo bajo presión que se levantaban, que caían y angostaban aún más la pequeña isla flotante en la que nos encontrábamos. En ese momento, no advertí que mi tienda, que había estado en el lado malo de la grieta, no había sido armada nuevamente. Hudson y James habían logrado apretujarse en otras tiendas, y Hurley se había envuelto con la lona de la tienda número uno. Descubrí esto a alrededor de las 5:00. Toda la noche, la luz eléctrica brilló desde la proa del agonizante *Endurance*.

Hussey había dejado encendida esa luz cuando hizo la última observación, y, cómo una lámpara en la ventana de una casa de campo, se

enfrentó a la noche hasta que temprano por la mañana el *Endurance* recibió un apretón particularmente violento. Se oyó el sonido de los baos que se desprendían, y la luz desapareció. La conexión se había cortado.

Llegó la Mañana con el frío y el desconsuelo. Todos los hombres estaban agarrotados y cansados después de su primera, noche alterada sobre la placa. Justo al amanecer, me dirigí al *Endurance* con Wild y Hurley para buscar algunas latas de combustible que podían usarse para hervir leche para el resto de los hombres. El barco brindaba un doloroso espectáculo de caos y de destrucción. El botalón del bauprés y el bauprés se habían quebrado durante la noche y ahora yacían en ángulos rectos al barco, y las cadenas, la martingala y el estay del bauprés los arrastraban a medida que el barco se sacudía trémulamente y se movía en el devastador hielo que se quebraba. El hielo había llegado hasta el castillo de proa, y el barco estaba hundido en ese mismo lugar. Aseguramos dos latas de combustible con cierta dificultad y pospusimos revisar con mayor detalle el barco hasta después del desayuno. Saltando sobre grietas con las latas, pronto llegamos al campamento e hicimos un fogón con los tanques herméticos triangulares que habíamos arrancado del bote salvavidas. Lo habíamos hecho a fin de tener más espacio. Luego, agujereamos una lata de combustible en unos seis lugares con un pico para hielo y le prendimos fuego. El combustible resplandecía con fuerza debajo del bidón de veinte litros que usábamos como cocina, y la leche caliente estuvo lista en poco tiempo. Entonces, nosotros tres, los ángeles guardianes, recorrimos las tiendas con la vivificante bebida, y nos vimos sorprendidos y algo avergonzados por la manera práctica en que algunos de los hombres aceptaron esta contribución a su comodidad. No comprendían con claridad el trabajo que habíamos realizado para ellos al amanecer, y oí a Wild decir, «caballeros, si alguno de ustedes quisiera que le lustremos las botas, déjenlas afuera». Fue un modo suave de recordarles que un poco de agradecimiento significaría mucho en ocasiones como esa.

El cocinero preparó el desayuno, que consistió en galletas y *hoosh*, a las 8:00, y luego yo fui hasta el *Endurance* nuevamente e hice una revisión más exhaustiva del naufragio. Solo seis de los camarotes no habían sido perforados por las placas y los bloques de hielo. Todos los camarotes de

estribor habían sido aplastados. Toda la parte posterior del barco había sido estrujada como un acordeón. El castillo de proa y el *Ritz* estaban sumergidos, y tres cuartos de la cámara de oficiales estaban llenos de hielo. La banda de estribor de la cámara se había desprendido. El motor de propulsión delantero había atravesado la cocina. Las cajas de combustible que habíamos apilado en la cubierta de proa habían sido empujadas por la placa y habían atravesado la pared de la cámara de oficiales, arrastrando un cuadro grande. Es curioso que el vidrio de ese cuadro no se rompiera, mientas que en los alrededores inmediatos vi pescantes de hierro pesados que habían sido doblados y torcidos como si fueran un tren destrozado. El barco estaba siendo aplastado en forma implacable.

Bajo un cielo apagado y nublado, regresé al campamento y revisé nuestra situación. La placa ocupada por el campamento aún estaba sometida a la presión, y pensé que sería prudente trasladarnos a otra más grande y aparentemente más fuerte que estaba a unos doscientos metros de distancia, del lado de la proa de estribor del barco. Este campamento llegaría a conocerse como *Dump Camp*[9], debido a la cantidad de cosas que se arrojaban allí. No podíamos darnos el lujo de llevar elementos innecesarios, y realizamos una selección draconiana de los equipos. Decidí proveer a cada uno de los hombres de ropa interior y abrigos nuevos, y también algunas medias. El campamento se trasladó a la placa más grande rápidamente, y allí comencé a dirigir los preparativos para el largo viaje que emprenderíamos a través de las placas hasta la isla Paulet o Snow Hill.

Mientras tanto, Hurley había preparado su cámara cinematográfica y estaba sacando fotos del *Endurance* en su agonía. Mientras estaba ocupado en ello, el hielo, cargando contra la jarcia firme, el trinquete, el mayor y la mesana, cortó los obenques. El mastelero y el juanete del trinquete se vinieron abajo, arrastrando restos del trinquete, y su verga se desplomó en posición vertical. El palo mayor le siguió inmediatamente y se partió a unos tres metros por encima de la cubierta principal. El nido de cuervo cayó a tres metros del sitio donde Hurley se encontraba girando la manivela de su cámara, pero no la detuvo, de modo que se aseguró una foto única, aunque triste.

La cuestión de la vestimenta se llevó a cabo con rapidez. Asimismo, se necesitaban sacos de dormir. Teníamos dieciocho sacos de piel, y era necesario, por lo tanto, obtener diez de los sacos de lana Jaeger a fin de abastecer a los veintiocho hombres del grupo. Los sacos de lana eran más livianos y no tan cálidos como los sacos de renos, y a cada uno de los hombres que recibió uno de ellos también se le entregó una piel de reno para colocar debajo. Parecía justo distribuir los sacos de piel al azar, pero algunos de nosotros que éramos más viejos no participamos en la rifa. Pensamos que podríamos abrigarnos tan bien con las Jaeger como con las pieles. Con rapidez, se distribuyó la ropa, y luego pusimos uno de los botes de lado y lo sostuvimos con dos remos rotos para generar socaire para la cocina. El cocinero puso a funcionar la cocina de grasa y, un poco más tarde, cuando me senté cerca de ella, oí a un hombre decir: «cocinero, quiero un té fuerte». Otro se le unió, «cocinero, que el mío sea flojo». Era agradable saber que sus mentes estaban tranquilas, pero creí que era oportuno mencionarles que el té sería el mismo para todos los hombres y que seríamos afortunados si, dos meses después, aún teníamos té. En ese momento, se me ocurrió que el incidente tenía interés psicológico. Aquí había hombres, con su hogar destruido, con el campamento montado sobre placas de hielo inestables y con remotas posibilidades de alcanzar la seguridad; a pesar de ello, se ocupaban con calma de los detalles de la existencia y prestaban atención a insignificancias como el sabor de un té.

Durante la tarde, el trabajo continuó. De tanto en tanto, oíamos un ruido como el de una artillería pesada o truenos distantes, causado por las placas que se empujaban unas contra otras.

«La presión causada por la congestión en esta zona de la banquisa está produciendo una escena de caos absoluto. Las placas crujen de modo asombroso, lanzan grandes cordones y se despedazan unas a otras sin piedad. Los cordones o crestas, que forman líneas de presión que bordean las piezas de hielo de las placas blandas, que se reducen con velocidad, son enormes. El hielo se desplaza con majestuosidad, irresistible. Los esfuerzos humanos son inútiles, pero el hombre lucha contra las gigantescas fuerzas de la naturaleza con espíritu de humildad. Uno tiene una sensación de dependencia en el Poder superior. Hoy, dos focas, una Weddell y otra

cangrejera, se acercaron al campamento, y las cazaron. Otras cuatro fueron perseguidas en el agua, puesto que su presencia perturbaba a los grupos de perros, y esto implicó el uso del látigo y problemas con el arnés. La disposición de las tiendas ya está lista, y su manejo interno, establecido. Cada tienda tiene un encargado de rancho, cuya tarea es asumida por turnos en forma alfabética. El ordenanza lleva las cazuelas para el *hoosh* de su tienda a la cocina, toma todo el *hoosh* que se le permite y, después de la comida, lava los recipientes con nieve y los guarda en un trineo o en un bote a fin de que estén listos para un posible traslado.

»Octubre 29. Pasamos una noche tranquila, aunque la presión está pulverizando todo a nuestro alrededor. Nuestra placa es pesada y soportó los golpes que recibió. Hay un leve viento del NO al NNO, y el tiempo es bueno. Somos veintiocho hombres y cuarenta y nueve perros, incluidos los cinco cachorros ya crecidos de *Sue* y *Sallie*. Esta mañana, todos los hombres estuvieron ocupados preparando los aparejos, colocando los botes sobre trineos y construyendo y fortaleciendo los trineos para llevar los botes… El principal trineo con motor, con algún arreglo del carpintero, transportó nuestro bote más grande en forma admirable. Para el siguiente bote, se ataron cuatro trineos comunes, pero dudamos acerca de la resistencia de este aparejo y, de hecho, se rompió enseguida al hacer fuerza… El barco aún flota, con las espuelas de hielo que lo atraviesan y lo mantienen en superficie. El extremo proel del castillo de proa está bajo el agua, las cubiertas están quebradas hacia arriba por la presión, los restos aparecen en una sombría confusión, pero por encima de todo, aún flamea la insignia azul.

»Esta tarde, los tres cachorros más pequeños de *Sallie*, el cachorro *Sirius* de *Sue* y *Mrs. Chippy*, la gata del carpintero, tienen que ser sacrificados. No podíamos encargarnos del mantenimiento de los débiles en las nuevas condiciones. Macklin, Crean y el carpintero parecieron sufrir bastante la pérdida de sus amigos. Proponemos hacer un pequeño viaje de prueba mañana, comenzando con dos de los botes y los diez trineos. La cantidad de grupos de perros ha aumentado a siete, Greenstreet se hace cargo del nuevo grupo, que consta de los cuatro cachorros mayores de *Snapper* y *Sallie*. Tenemos diez trineos en funcionamiento y cinco grupos

para turnarse. Los grupos de Wild y Hurley acarrearán el cúter arrastrándolo con la ayuda de cuatro hombres. Seguirán el ballenero y los otros botes, y los hombres que los remolquen podrán ayudar con el cúter en los lugares accidentados. No podemos esperar avanzar rápidamente, pero cada kilómetro cuenta. Esta tarde, Crean tiene un fuerte ataque de ceguera causada por la nieve».

El tiempo la mañana del 30 de octubre estaba cubierto y neblinoso, con nevadas ocasionales. Soplaba una brisa moderada del noreste. Aún vivíamos de los alimentos extra, traídos del barco cuando lo abandonamos, y las raciones de los trineos y los botes estaban intactas. Estas provisiones abastecerían a veintiocho hombres durante cincuenta y seis días con raciones completas, pero podíamos contar con obtener suficiente carne de focas y pingüinos para, al menos, duplicar ese tiempo. Incluso podíamos, si avanzar resultaba muy difícil o perjudicial para los botes, que debíamos cuidar como nuestro medio de salvación final, acampar en la placa de hielo firme más cercana, inspeccionar el banco vecino en busca de pingüinos y focas, y esperar la grieta hacia afuera de la banquisa, hacia el agua abierta y navegable.

«Con este plan, evitaríamos los graves peligros que ahora estamos corriendo de tropezamos con cordones de presión infranqueables y, posiblemente, de dañar los botes en forma irremediable, pues estos, con toda certeza, sufrirán en el accidentado hielo; también minimizaríamos el peligro de que el hielo se parta debajo de nuestros pies, como sucedió dos veces durante la noche en nuestro primer campamento. No obstante, me siento seguro de que lo correcto es intentar avanzar, puesto que si podemos hacer ocho o diez kilómetros por día hacia el noroeste, nuestras posibilidades de alcanzar la seguridad en los futuros meses aumentarán en gran medida. Asimismo, hay un aspecto psicológico añadido. Será mucho mejor para los hombres en general sentir que, aunque el progreso sea lento, están en camino hacia la tierra, en vez de simplemente permanecer sentados y esperar a que la ansiada deriva hacia el noroeste nos libere de este cruel desierto de hielo. Haremos el intento de avanzar. No depende de mí predecir o controlar».

Esta tarde, Wild y yo salimos bajo la neblina y la nieve para buscar un camino hacia el noreste. Tras muchas tortuosas vueltas para evitar los cordones de presión más pesados, marcamos un nuevo rumbo a lo largo de, al menos, dos kilómetros y medio, y luego regresamos por una ruta algo mejor hasta el campamento. La presión se estaba haciendo notar rápida y activamente, y nuestra placa estaba sufriendo las sacudidas y los tirones del hielo. A las 15:00, después del almuerzo, nos pusimos en camino, y dejamos *Dump Camp* como una masa de escombros y restos destrozados. La orden era que los efectos personales no excedieran un kilogramo por hombre, y esto significaba que nada debía llevarse en la caminata, salvo lo básico y lo necesario. No podíamos darnos el lujo de agobiarnos con peso innecesario. Se habían cavado agujeros en la nieve para las cartas privadas y las pequeñas cosas personales, los lares y los penates de los miembros de la expedición y, en la privacidad de estas tumbas blancas, se consignó gran parte de su valor sentimental y no poco de su valor íntimo. Bastante de mala gana, acepté el kilogramo por hombre, debido a mi obstinación de que se mantuviera el peso en un mínimo, pero ciertas pertenencias personales bien podían considerarse indispensables. Era posible que el viaje fuera largo, y existía la posibilidad de que nos sorprendiera un invierno en cuarteles improvisados, en una costa inhóspita, en el otro extremo. Un hombre en tales condiciones necesita algo en que ocupar sus pensamientos, algún recuerdo tangible de su hogar y de las personas que dejó del otro lado del mar. Por lo tanto, se tiraron los soberanos y se guardaron las fotografías. Arranqué la guarda de la Biblia que la Reina Alejandra le había entregado al barco, escrita por ella misma, y también la hermosa página de Job que incluye el siguiente versículo:

«¿De qué seno sale el hielo?
¿Quién da a luz la escarcha del cielo,
cuando las aguas se aglutinan como piedra
y se congela las superficie del abismo?».
(Job 38: 2.9-30).

La otra Biblia, que la reina Alejandra había entregado para que la usara el grupo en tierra, se encontraba en la bodega más baja, en una de las cajas, cuando el barco recibió su golpe mortal. Tiraron las maletas; más tarde, las buscaron, porque tenían material que servía para hacer botas, algunas de ellas que tenían la leyenda «cuero sólido» resultaron tener, para nuestra gran desilusión, un gran porcentaje de cartón. Al fabricante le hubiera resultado muy difícil disuadirnos, en ese momento, de que ese engaño era casi un crimen.

El grupo avanzado con trineos formado por Wordie, Hussey, Hudson y yo, que llevaba picos y palas, comenzó a abrir un camino a través de los cordones de presión para los trineos que llevaban los botes. Estos, con sus aparejos y los trineos debajo, pesaban más de una tonelada cada uno. El cúter era más pequeño que el ballenero, pero pesaba más, y era un bote de fabricación mucho más fuerte. La proa del ballenero fue montada sobre la caja de carga del tractor Girling, dotada de esquíes, en tanto que su parte media y la popa fueron apoyadas sobre dos trineos individuales. Estos trineos estaban reforzados con cuadernas cruzadas y remos acortados en popa y en proa. El cúter estaba montado en el aerotrineo. Los trineos eran el punto débil. Parecía casi inútil evitar que se aplastaran bajo sus pesadas cargas al atravesar el hielo lleno de cordones de presión que se extendía frente a nosotros a lo largo de, probablemente, quinientos kilómetros. Luego de que el primer trineo inició la marcha, lo hicieron los grupos de siete perros. Llevaron sus trineos hacia adelante unos ochocientos metros y, luego, regresaron a buscar los otros. Worsley se hizo cargo de los dos botes, con quince hombres que lo arrastraban, y ellos también tuvieron que ser reemplazados. Era un trabajo pesado para los perros y los hombres, pero no hubo intervalos de descanso en el viaje de regreso, después de que se había adelantado la primera tanda de la carga. Pasamos sobre dos grietas que se estaban abriendo, a través de las cuales las orcas asomaban sus feos hocicos, y a las 17:00, habíamos recorrido kilómetro y medio en dirección NNO. El estado del hielo delante de nosotros era caótico, puesto que, desde la mañana, la presión había aumentado, y el hielo se movía y se estrellaba en todas direcciones. Entonces, di la orden de montar el campamento para

la noche sobre hielo llano que, desafortunadamente, demostró ser joven y salado. El hielo más viejo era demasiado irregular y tenía demasiada nieve para ofrecer un terreno adecuado donde acampar. Aunque habíamos ganado solo kilómetro y medio en línea recta, las desviaciones necesarias hicieron que la distancia recorrida fuera de más de tres kilómetros, y los relevos hicieron que la distancia recorrida fuera de diez kilómetros. Algunos de los grupos de perros habían cubierto más de quince kilómetros. Puse la guardia de 18:00 a 7:00, una hora para cada hombre, que se iban rotando en cada tienda.

Durante la noche, cayó una copiosa nevada, y los suelos de tela de las tiendas se mojaron, ya que la temperatura había aumentado a -3,8 °C. Una de las cosas que esperábamos en esos días era una temperatura más baja, porque entonces la superficie de la nieve estaría dura, no nos molestaría la humedad, y nuestros aparejos no se cubrirían de nieve blanda. Las orcas estuvieron resoplando toda la noche, y apareció una grieta a unos seis metros del campamento a las 1:00 de la mañana. El hielo de debajo de nosotros era lo suficientemente delgado para que las orcas lo atravesaran si tuvieran deseos de hacerlo, pero no había ningún otro lugar donde acampar a nuestro alcance, y teníamos que arriesgarnos. Cuando llegó la mañana, la nieve caía tan copiosa que no podíamos ver más que unos escasos dieciocho o veinte metros hacia adelante, y decidí no desmontar el campamento. Sería difícil encontrar un camino por las placas despedazadas, y colocar los botes en una posición de peligro podría ser desastroso. Rickenson y Worsley iniciaron su regreso a *Dump Camp* a las 7:00 para buscar algo de madera y grasa para el fuego, y una hora más tarde, teníamos *hoosh* con una galleta para cada uno. A las 10:00, Hurley y Hudson partieron hacia el antiguo campamento para buscar más *pemmican* para perros, puesto que no podíamos encontrar focas a nuestro alrededor. Entonces, a medida que el tiempo aclaraba, Worsley y yo hicimos una exploración hacia el oeste e intentamos encontrar una posible ruta. Una placa grande ofrecía un camino bastante bueno para avanzar, al menos, otro kilómetro y medio hacia el noroeste, y regresamos preparados para volver a desplazarnos. El tiempo mejoró un poco y, después del almuerzo, desarmamos el campamento. Llevé a Rickenson, Kerr, Wordie y Hudson como cuadrilla de trabajo para

marcar un nuevo camino entre los cordones de presión. Nos siguieron cinco grupos de perros. Los grupos de Wild y Hurley fueron amarrados al cúter y comenzaron a avanzar con espléndido estilo. Solo necesitaron ayuda una vez; de hecho, catorce perros funcionaron tan bien, o incluso mejor, que dieciocho hombres. El hielo se movía debajo y a nuestro alrededor a medida que nos dirigíamos hacia la placa grande, y en el punto en que esta llegaba a las más pequeñas, había una masa de hielo presionado hacia arriba, aún en movimiento, con agua entre los cordones. Pero es extraordinario lo que una docena de hombres puede hacer con picos y palas. Logramos abrir un camino a través de un cordón de presión de más de cuatro metros de altitud en diez minutos y dejar una senda plana, o relativamente plana, para los trineos y los grupos.

CAPÍTULO V
OCEAN CAMP

A pesar de la nieve húmeda y profunda y de las paradas ocasionadas por tener que abrirnos paso a través de los cordones de presión, logramos marchar casi kilómetro y medio hacia nuestra meta, aunque los relevos y las desviaciones hicieron que la distancia real recorrida fuera casi de diez kilómetros. Como yo veía que todos los hombres estaban exhaustos, di la orden de montar las tiendas al socaire de los dos botes, lo cual brindaba cierta protección de la húmeda nieve que ahora amenazaba con cubrirlo todo. Mientras estaban embarcados en esta empresa, uno de los marineros descubrió un pequeño charco de agua, formado por la nieve que se había derretido sobre una vela que estaba en uno de los botes. No era mucha: apenas un sorbo para cada uno; pero como alguno escribió en su diario:

«Hemos visto y bebido agua más limpia aunque pocas veces la hemos hallado en forma tan oportuna».

El día siguiente amaneció frío y calmo con la misma nieve húmeda, y en la luz que aclaraba pude ver que, con la superficie suelta y teniendo en cuenta el pequeño resultado que habíamos logrado a pesar de todos nuestros extenuantes esfuerzos de los últimos cuatro días, sería imposible avanzar una gran distancia. Tomando también en cuenta la posibilidad de que hubiera canales que se abrieran cerca de nosotros y, por lo tanto, de que pudiéramos remar hacia el noroeste en donde podríamos encontrar tierra, decidí buscar una placa más sólida y allí acampar hasta que las condiciones fueran más favorables para un segundo intento de escapar de nuestra helada prisión. Con este objetivo trasladamos nuestras tiendas y todo nuestro

equipo hasta una gruesa placa vieja y pesada a alrededor de dos kilómetros y medio del naufragio y allí instalamos nuestro campamento. Lo llamamos *Ocean Camp*. Con suma dificultad movimos nuestros dos botes. La superficie era terrible, como nada que ninguno de nosotros hubiera visto jamás a nuestro alrededor. Por momentos, nos hundíamos hasta las caderas, y por doquier la nieve tenía sesenta centímetros de profundidad.

Decidí conservar nuestras valiosas raciones de los trineos (que serían tan necesarias para el inevitable viaje en bote) lo más posible, y subsistir casi por completo con focas y pingüinos.

Un grupo fue enviado hasta *Dump Camp*, cerca del barco, para recoger toda la ropa, el tabaco y otros elementos que se pudieran encontrar. La pesada nieve que había caído en los últimos días, combinada con el deshielo y el consiguiente hundimiento de la superficie, causó la total desaparición de muchas de las cosas que habíamos dejado en este vertedero. Los demás hombres se pusieron lo más cómodos posible dadas las circunstancias en *Ocean Camp*. Este bloque de hielo flotante, que al principio era de unos dos kilómetros y medio cuadrados, pero que más tarde se fue dividiendo en fragmentos cada vez más pequeños, sería nuestro hogar durante casi dos meses. Durante estos dos meses, hicimos visitas frecuentes a los alrededores del barco y recuperamos mucha vestimenta y alimentos valiosos y algunos artículos de valor personal que, en nuestro alegre optimismo habíamos pensado dejar kilómetros atrás en nuestro embate a través del hielo movedizo, hacia la seguridad.

La recuperación del alimento ahora era una consideración de suma importancia. Como debíamos subsistir casi por completo con focas y pingüinos, que proporcionarían combustible y también alimento, una especie de cocina de grasa era necesaria. Al final, esto fue ideado muy ingeniosamente con la tubería de acero de la válvula de descarga de cenizas del barco, puesto que nuestro primer intento con un gran tambor de hierro para combustible no resultó exitoso. En esta cocina solo podíamos preparar *hoosh* o guisos de foca o pingüino, y su funcionamiento era tan incierto que la comida se quemaba o solo se cocía apenas, y aunque estábamos hambrientos, la carne de foca medio cruda no era muy apetecible. En una ocasión, un maravilloso guiso hecho con carne de foca y dos o tres latas de

guiso irlandés que se habían rescatado del barco, se cayó al fuego a través del fondo del tambor de combustible que usábamos como olla y se quemó a causa de un repentino e intenso calor del fuego de abajo. Ese día almorzamos cada uno una galleta y un cuarto de lata de carne vacuna en conserva congelada.

Esta nueva cocina, que usaríamos durante nuestra estancia en *Ocean Camp*, fue un gran éxito. Se le hicieron dos grandes agujeros con mucho esfuerzo y pocas herramientas, enfrentados en el extremo más ancho o superior del vertedero de cenizas. En uno de ellos se fijó un tambor de combustible para ser usado como hogar; el otro agujero servía para sostener nuestra olla. Junto a este se hizo otro agujero para permitir usar dos ollas a la vez; y más allá, una chimenea hecha de latas de galletas completaba una cocina muy eficiente aunque no muy elegante. Más tarde, el cocinero descubrió que podía cocinar una especie de pan *bannock* o *scone* en ella, pero le resultaba seriamente difícil por la falta de levadura o polvo para hornear.

Luego se hizo un intento para erigir una especie de cocina para proteger al cocinero contra las inclemencias del tiempo. El grupo que yo había enviado bajo las órdenes de Wild al barco regresó, entre otras cosas, con la caseta del timón prácticamente completa. Esto, además de algunas velas y lonas alquitranadas extendidas sobre palos, conformaron un almacén y un fogón muy cómodos. Partes de las tracas de la cubierta fueron atadas en forma transversal a algunos palos clavados en la nieve y esto, con la bitácora del barco, formó un excelente mirador desde donde buscar focas y pingüinos. En esta plataforma, además, se erigió un mástil del que flameaba la bandera del Rey y el banderín del Royal Clyde Yatch Club.

Hice un estricto inventario de la comida que poseíamos; el peso aproximado se determinó con una sencilla balanza hecha con un trozo de madera y una cuerda, cuyo contrapeso era una caja de provisiones de veintisiete kilogramos.

Los grupos de perros salían temprano cada mañana al barco naufragado bajo las órdenes de Wild, y los hombres se esforzaban por rescatar todo lo posible del barco. Esta era una tarea sumamente difícil puesto que toda la cubierta de proa estaba bajo treinta centímetros de agua de la banda de

babor, y casi un metro de la banda de estribor. Sin embargo, lograron reunir grandes cantidades de madera y cabos y algunas cajas de provisiones. Si bien la cocina estaba bajo agua, Bakewell logró rescatar tres o cuatro ollas, que más tarde demostraron ser adquisiciones inapreciables. En una cabina en la bodega, se habían almacenado varias cajas de harina y otros productos que no habíamos podido sacar antes de abandonar el barco. Por lo tanto, una vez que determinamos con la mayor precisión posible cuál era la parte de la cubierta inmediatamente superior a estas cajas, procedimos a hacer un agujero con grandes cinceles para hielo, a través de las tracas de ocho centímetros con las que estaba hecha la cubierta. Como en este sitio el barco estaba bajo un metro y medio de agua y hielo, no fue una tarea fácil. Sin embargo, logramos hacer un agujero lo bastante grande para permitir que algunas cajas salieran flotando. Estas fueron recibidas con suma satisfacción y más tarde, cuando trabajábamos entusiasmados, otras cajas, cuya salida estaba asistida con un gancho, fueron recibidas con gritos de alegría o gruñidos, según se tratara de alimentos farináceos o simplemente lujos como gelatinas. Para entonces, cada hombre tenía una buena idea del valor calórico y nutritivo y de las cualidades alimenticias de los diversos alimentos. Despertaba un interés personal para todos nosotros. De esta manera, agregamos a nuestras escasas reservas entre dos y tres toneladas de provisiones, cerca de la mitad de las cuales eran alimentos farináceos, tales como harina y guisantes, de los que teníamos tan pocos. Esto parece mucho, pero a medio kilogramo por día, alcanzaría a solo tres meses para veintiocho hombres. Antes de esto, yo había reducido las raciones de alimentos a doscientos setenta gramos por hombre y día. Ahora, sin embargo, podría aumentarse, y «esa tarde, por primera vez en diez días, supimos lo que era estar realmente satisfechos».

Hice empaquetar en los trineos raciones especiales de viaje para el caso de tener que salir repentinamente, y con la otra comida, previendo también futuras focas y pingüinos, calculé un régimen alimenticio que brindara la mayor variedad posible y, a la vez, que usara nuestra preciosa reserva de harina del modo más económico. Todas las focas y los pingüinos que aparecieron cerca del campamento fueron cazados para que proporcionaran alimento y combustible. También agregamos a nuestra despensa el alimento

de los perros a base de *pemmican* y alimentábamos a los perros con las ocas que atrapábamos, después de retirarles las partes necesarias para nosotros. Teníamos muy poca vajilla, pero pequeños trozos de madera de contrachapado sirvieron en forma admirable como platos para los filetes de foca; los guisos y los líquidos de toda clase eran servidos en los tazones de aluminio de los trineos, de los que había uno para cada hombre. Más tarde, las latas de jalea y las tapas de las latas de galletas también sirvieron para ello.

La monotonía de las comidas, aún teniendo en cuenta las circunstancias en que nos encontrábamos, era algo que me esforzaba por evitar, de modo que nuestra pequeña reserva de lujos, tales como pasta de pescado, arenques en lata y otros, era cuidadosamente administrada para que durara lo más posible. Mis esfuerzos no fueron en vano, puesto que un hombre declara en su diario:

«Debe admitirse que no hay duda de que nos estamos alimentando muy bien, considerando nuestra posición. Cada comida consta de un plato y de una bebida. Los vegetales desecados, si los hay, van a parar a la misma olla que la carne, y cada plato es una especie de picadillo o guiso, ya sea con jamón o carne de foca o mitad y mitad. El hecho de que solo tengamos dos ollas restringe el número de alimentos que pueden cocinarse a la vez, pero a pesar de la limitación de las instalaciones, siempre logramos tener lo suficiente. La leche en polvo y el azúcar necesariamente se hierven con el té o el cacao.

»Por supuesto, estamos escasos de productos farináceos en nuestra dieta y, por consiguiente, sentimos deseo de ellos. El pan está fuera de toda cuestión, y como estamos administrando las cajas restantes de nuestras galletas para nuestro futuro viaje en bote, escatimamos la provisión de harina haciendo *bannocks*, de los que recibimos entre tres y cuatro cada día. Estos panecillos están hechos de harina, grasa, agua, sal y un poco de polvo de hornear. A la masa se le da la forma de bollos chatos y se cocinan en unos diez minutos en una plancha de hierro caliente sobre el fuego. Cada panecillo pesa entre cincuenta y sesenta gramos, y realmente somos afortunados de poder producirlos».

En una comida se distribuyeron algunas cajas de galletas marineras empapadas en agua de mar. Estaban en un estado tal que, en circunstancias normales, nadie las habría mirado dos veces, pero para nosotros, que estábamos flotando en un bloque de hielo, a unos quinientos kilómetros de la costa (y eso era una gran hipótesis) y con el insondable mar debajo de nosotros, sin duda eran un lujo. En la tienda de Wild hicieron un budín con algo de grasa.

Si bien tenía en cuenta la necesidad de una estricta economía con respecto a nuestra escasa provisión de alimentos, yo sabía lo importante que era mantener alegres a los hombres y que la depresión ocasionada por nuestro intransitable entorno y por nuestra precaria situación en cierta medida podía ser aliviada mediante un aumento de las raciones, por lo menos hasta que estuviéramos más acostumbrados a nuestro nuevo modo de vida. En sus diarios queda demostrado que esto tuvo éxito.

«Cada día que pasa es parecido al otro. Trabajamos, hablamos, comemos. ¡Ah! ¡Cómo comemos! Aunque ya no tenemos raciones escasas, somos un poco más rigurosos que cuando iniciamos nuestra “vida sencilla”, pero en comparación con los estándares de nuestros hogares, sencillamente somos bárbaros, y nuestra rapacidad gastronómica no conoce límites.

»Se come todo lo que llega a cada tienda, y todo se divide con sumo cuidado y precisión en tantas porciones iguales como hombres haya en la tienda. Luego un miembro cierra los ojos o gira la cabeza y llama a cada uno al azar, al tiempo que el cocinero de ese día señala cada porción, diciendo al mismo tiempo, “¿de quién?”.

»De este modo, la parcialidad, por poco intencionada que pueda ser, es obviada por completo y cada uno se siente satisfecho porque todo es justo, aunque alguno pueda mirar con cierta envidia el plato del vecino, que difiere del propio en algún detalle especialmente apreciado, según el gusto de cada uno. Violamos el décimo mandamiento con toda energía, pero como estamos todos en el mismo bote en este aspecto, nadie dice una palabra. Entendemos los sentimientos de cada uno con total compasión.

»Es como la época del colegio una y otra vez, ¡y resulta muy divertido por el momento!».

Más tarde, a medida que la perspectiva de pasar el invierno en la banquisa se volvió más clara, las raciones debieron ser reducidas en forma considerable. Para entonces, sin embargo, todos se habían acostumbrado a la idea y se lo tomaron como algo normal.

Nuestras comidas ahora, en general, consistían en una porción bastante generosa de foca o de pingüino, hervida o frita. Como escribió uno de los hombres:

«Ahora estamos comiendo lo suficiente, pero de ninguna manera demasiado, y todos están siempre lo bastante hambrientos para comer hasta la última miga posible. Las comidas invariablemente se toman con total seriedad, y se habla poco hasta que se acaba el *hoosh*».

Nuestras tiendas se transformaron en sitios algo atestados, en especial a la hora de las comidas.

«Vivir en una tienda sin ningún mueble requiere que uno se acostumbre. Para nuestras comidas, debemos sentarnos en el suelo, y es sorprendente lo incómodo que es comer en esa posición; es mucho mejor arrodillarse y apoyarse sobre los talones, como hacen los japoneses».

Cada hombre se turnaba para ser el «cocinero» de la tienda por un día, y uno escribe:

«La palabra "cocinero" en este momento es más bien inapropiada, puesto que, si bien tenemos una cocina permanente, no hace falta cocinar nada en la tienda.

»En realidad, todo lo que tiene que hacer el cocinero de la tienda es llevar sus dos ollas de *hoosh* a la cocina y luego acercar el guiso junto con la bebida hasta la tienda; después tiene que limpiar al terminar la comida y lavar las dos ollas y los tazones. No hay cucharas ni otros utensilios que lavar, puesto que guardamos nuestra propia cuchara y nuestra navaja en el bolsillo. Los limpiamos lo más posible con la lengua y nos los volvemos a guardar en el bolsillo después de cada comida.

»Nuestras cucharas son una de nuestras posesiones indispensables aquí. Perder una cuchara sería casi tan grave como que una persona sin dientes perdiera su dentadura postiza».

Durante todo este tiempo, la provisión de focas y pingüinos, aunque no era inagotable, siempre resultó suficiente para nuestras necesidades.

La caza de focas y pingüinos era nuestra ocupación diaria, y salían grupos en diferentes direcciones para buscarlos entre los montículos y los cordones de presión. Cuando se encontraba uno, se izaba una señal, en general una bufanda o una media en un palo, y en el campamento se izaba una señal de respuesta.

Luego Wild salía con un grupo de perros para cazar y traer la presa. Para alimentarnos nosotros y los perros, por lo menos hacía falta una foca por día. Las focas eran, en general, cangrejeras, y los pingüinos, emperador. Sin embargo, el 5 de noviembre, cazamos un pingüino de Adelia, lo cual fue causa de una gran discusión, como muestra el siguiente extracto:

«El hombre que estuvo de guardia desde las 3:00 hasta las 4:00 atrapó un pingüino de Adelia. Es el primero de su especie que hemos visto desde el pasado enero, y esto tal vez signifique mucho. Quizá quiera decir que hay tierra en alguna parte cerca de nosotros, o tal vez que se están abriendo grandes canales, pero, por el momento, es imposible hacer más que conjeturas».

Durante nuestra estancia de dos meses en *Ocean Camp*, no vimos págalos grandes, petreles antárticos ni leopardos marinos.

Además de la caza diaria en busca de comida, pasábamos el tiempo leyendo los pocos libros que habíamos logrado rescatar del barco. El mayor tesoro de la biblioteca era una parte de la *Enciclopedia Británica*. La usábamos constantemente para resolver las inevitables discusiones que surgían. Una vez se halló a los marineros en medio de una discusión muy acalorada acerca del tema de dinero y el cambio. Finalmente llegaron a la conclusión de que la *Enciclopedia*, puesto que no coincidía con sus opiniones, debía estar equivocada.

«Para descripciones de cada ciudad estadounidense que alguna vez existió, existe o que alguna vez existirá, y para biografías completas y detalladas de cada estadista estadounidense desde la época de George Washington y mucho antes, la *Enciclopedia* era difícil de superar. Debido a la escasez de fósforos, fuimos obligados a usarla con otros propósitos además de los puramente literarios; un genio descubrió que el papel usado para sus hojas había sido impregnado con salitre; ahora podemos recomendarlo positivamente como un muy eficiente encendedor de pipas».

También teníamos algunos libros sobre exploración antártica, un ejemplar de Browning y otro de *La balada del viejo marinero*. Al leer este último, simpatizamos con este y nos preguntamos qué había hecho con el albatros; habría resultado una gran contribución a nuestra despensa.

Los dos temas de mayor interés para nosotros eran nuestra velocidad de deriva y el clima. Worsley tomaba observaciones del sol cada vez que podía, y sus resultados mostraban definitivamente que la deriva de nuestra placa dependía casi por completo de los vientos y no estaba muy afectada por las corrientes. Nuestra esperanza, por supuesto, era derivar hacia el norte hasta el extremo de la banquisa y luego, cuando el hielo estuviera bastante flojo, tomar los botes y remar hasta la tierra más cercana. Comenzamos a buena velocidad y derivamos hacia el norte unos treinta kilómetros en dos o tres días con una ululante ventisca del suroeste. Sin embargo, gradualmente fuimos disminuyendo la velocidad, como mostraron sucesivas observaciones, hasta que comenzamos a derivar nuevamente hacia el sur. Un creciente viento del noreste, que comenzó el 7 de noviembre y que duró doce días, nos desanimó durante un tiempo, hasta que descubrimos que solo habíamos derivado cinco kilómetros hacia el sur, de modo que ahora estábamos veintisiete kilómetros en buena dirección. Esto fortaleció nuestras teorías de que el hielo del mar de Weddell estaba derivando en círculos en sentido horario, y que si podíamos mantenernos en nuestro bloque el tiempo suficiente, terminaríamos siendo transportados hacia el norte, donde se extendía el mar abierto y el camino hacia una relativa seguridad.

En hielo no se estaba moviendo lo bastante rápido para que se notara. De hecho, la única forma en que podíamos demostrar que nos estábamos moviendo era observar el cambio de las posiciones relativas de los témpanos a nuestro alrededor y, más definitivamente, fijando la latitud y la longitud absolutas mediante observaciones del sol. De otro modo, en lo que concernía a la deriva real visible, podríamos haber estado en tierra firme.

Durante los días siguientes avanzamos bastante y derivamos once kilómetros al norte el 24 de noviembre y otros once kilómetros en las siguientes cuarenta y ocho horas. Estábamos todos muy complacidos de saber que, si bien el viento sopló principalmente del suroeste todo este

tiempo, nos habíamos desplazado muy poco hacia el este. La tierra estaba al oeste, de modo que si hubiéramos derivado hacia el este, habríamos sido llevados enseguida al centro de la entrada del mar de Weddell, y nuestras posibilidades de, finalmente, llegar a tierra habrían disminuido en forma considerable.

Nuestra velocidad promedio de deriva era lenta, y eran muchos y variados los cálculos acerca de si debíamos llegar al extremo de la banquisa. El 12 de diciembre de 1915, un hombre escribió:

«Una vez que crucemos el círculo Antártico, parecerá que prácticamente estamos a mitad de camino de casa; y es posible que con vientos favorables podamos cruzar el círculo antes de Año Nuevo. Una deriva de solo cinco kilómetros por día nos ayudaría a lograrlo, y con frecuencia hemos hecho eso y más durante tres o cuatro semanas aproximadamente.

»Ahora estamos a solo cuatrocientos kilómetros de la isla Paulet, pero demasiado al este de ella. Nos estamos acercando a las latitudes en donde estábamos en esta época el año pasado camino al sur. El barco zarpó de Georgia del Sur justamente hace un año y una semana, y alcanzó estas latitudes, seis u ocho kilómetros hacia el este de nuestra posición actual, el 3 de enero de 1915, y cruzamos el círculo la víspera de Año Nuevo».

Por lo tanto, después de un año de incesante lucha con el hielo, habíamos regresado, por extraños giros de la rueda de la fortuna, a casi la misma latitud de donde habíamos zarpado con tantas esperanzas y aspiraciones hacía doce meses; sin embargo, ¡qué condiciones diferentes las de ahora! Nuestro barco estaba destrozado y perdido, y nosotros estábamos a la deriva en un trozo de hielo a merced de los vientos. Sin embargo, a pesar de los ocasionales contratiempos a causa de los vientos desfavorables, nuestra deriva, en general, era muy satisfactoria, y esto contribuía bastante a mantener a los hombres alegres.

Puesto que la deriva se veía afectada en su mayor parte por los vientos, todos observábamos de cerca el clima, y Hussey, el meteorólogo, era llamado para hacer pronósticos cada cuatro horas, y algunas veces con más frecuencia. Una pantalla meteorológica, que contenía termómetros y un barógrafo, había sido erigida sobre un poste helado en el hielo, y se hacían

observaciones cada cuatro horas. Cuando abandonamos el barco, el clima estaba frío y horrible y, en general, lo menos propicio para nuestro intento de marchar. Nuestros primeros días en *Ocean Camp* pasaron en, prácticamente, las mismas condiciones. Por las noches, la temperatura caía por debajo de cero, con nieve cegadora y nevisca. Se instituyeron guardias de una hora, y todos los hombres se turnaban. En semejante clima, esta tarea no era sinecura. El vigía tenía que estar continuamente alerta en busca de grietas en el hielo o de cualquier cambio repentino en las condiciones del hielo, y también observar a los perros, que muchas veces se volvían inquietos, irritables y peleones durante las primeras horas de la mañana. Al cabo de su hora de guardia, estaba feliz de volver al relativo calor de su congelado saco de dormir.

El 6 de noviembre, un día gris y nublado se convirtió en una ventisca ululante del suroeste, con nieve y una nevisca que soplaba a baja altura. Solo aquellos que se veían obligados a hacerlo abandonaban el refugio de su tienda. Por doquier se formaban profundas acumulaciones de nieve que sepultaban los trineos a una profundidad de más de medio metro y la nieve que se apilaba alrededor de las tiendas amenazaba con hacer estallar la delgada lona. La nieve fina se abrió paso a través del respiradero de la tienda, que, para evitarlo, fue tapado con una media.

Esto duró dos días, cuando un hombre escribió:

«La ventisca continuó toda la mañana, pero amainó hacia mediodía, y fue una tarde preciosa; sin embargo, preferiríamos haber seguido sufriendo la chirriante ventisca con la penetrante nieve que volaba y el viento frío y húmedo, puesto que habíamos derivado unos dieciocho kilómetros hacia el norte durante la noche».

Durante cuatro días continuó el buen tiempo, con un sol gloriosamente templado y brillante, pero con frío cuando uno se quedaba quieto o a la sombra. La temperatura en general caía muy por debajo de cero, pero aprovechábamos cada oportunidad durante estos maravillosos días soleados para secar en parte nuestros sacos de dormir y otros elementos que estaban empapados a causa del calor de nuestro cuerpo que había derretido la nieve amontonada sobre ellos durante la ventisca. El sol brillante parecía transmitir buen ánimo a todos.

El día siguiente trajo un viento del noreste con la muy alta temperatura de -2,7 °C, algunos grados por debajo del punto de congelación.

«Estas elevadas temperaturas no siempre representan el calor que podría suponerse a partir de las lecturas termométricas. En general, traen cielos grises y nublados, con un viento cortante, bochornoso y cargado de humedad. Los vientos del sur, aunque más fríos, casi siempre coinciden con días soleados y cielos claros y azules».

La temperatura seguía subiendo, y alcanzó 0,5 °C el 14 de noviembre. El deshielo, como consecuencia de estas altas temperaturas, estaba ejerciendo un efecto desastroso sobre la superficie de nuestro campamento.

«¡La superficie está terrible! No medio derretida, sino resbaladiza. Uno sale con cautela. Todo está bien por unos pasos, luego el pie de pronto se hunde más de medio metro hasta que alcanza una capa dura. Uno camina hundido, de esta manera, paso a paso, como un ladronzuelo en el puerto de Portsmouth, esperando volver gradualmente a la superficie. Se vuelve pronto, pero la exasperante actuación se repite hasta el hartazgo, con el acompañamiento de todos los improperios que uno pueda imaginarse. Lo que en realidad sucede es que el aire cálido derrite la superficie lo suficiente para causar que gotas de agua caigan levemente donde, al juntarse con capas más frías de nieve, vuelven a congelarse y forman un laberinto de nódulos helados en lugar de la nieve suave, en polvo y granulada a la que estamos acostumbrados».

Estas elevadas temperaturas persistieron durante algunos días y cuando, como sucedía en ocasiones, el cielo estaba claro y el sol brillaba, hacía un calor insoportable. Cinco hombres que fueron enviados a buscar algunas cosas cerca del barco con un trineo fueron solo con pantalones y una camiseta y aún así, tenían mucho calor; de hecho, temían insolarse, de modo que bajaron las alas de sus gorros para cubrirse el cuello. Tenían las camisetas arremangadas por encima de los codos y, en consecuencia, sus brazos estaban rojos y quemados por el sol. La temperatura en esta ocasión era de -3,3 °C. Durante cinco o seis días más, el sol siguió brillando, y la mayoría de nuestra ropa y nuestros sacos de dormir ahora estaban relativamente secos. El 21 de noviembre fue un horrible día en el que cayó

aguanieve, pero pudimos soportar esta incomodidad puesto que el viento no soplaba del sur.

El viento viró más tarde hacia el oeste, y el sol salió a las 21:00, puesto que en esta época, cerca de finales de noviembre, teníamos el sol de medianoche. «Un viento sur tres veces bendito» pronto llegó para animarnos a todos, lo cual ocasionó las siguientes observaciones en uno de los diarios:

«Hoy es el día más hermoso que hayamos tenido en la Antártica: cielo claro, brisa suave y templada del sur y el sol más brillante. Todos aprovechamos para levantar las tiendas, limpiar y, en general, secar y airear los aislantes y los sacos de dormir».

Me levanté temprano, a las 4:00, para hacer guardia, y la vista, sin duda, era magnífica. Delante de uno había un extenso panorama de campos de hielo, interceptados aquí y allá por pequeños canales abiertos, y salpicados con numerosos témpanos nobles, en parte bañados por la luz del sol y en parte cubiertos por las sombras grises de un cielo nublado.

Al observar, uno veía una clara línea de demarcación entre la luz del sol y la sombra, y esta línea gradualmente se acercaba cada vez más e iluminaba poco a poco el relieve con montículos del campo de hielo, hasta que por fin nos alcanzaba a nosotros y arrojaba sobre todo el campamento un resplandor de gloriosa luz que duraba casi todo el día.

«Esta tarde fuimos convidados con uno o dos chaparrones de nieve similar al granizo. Ayer también tuvimos una extraña forma de nieve o, más bien, una precipitación de agujas de hielo, exactamente como pequeños pelos, de alrededor de un centímetro de extensión.

»El calor en las tiendas a la hora del almuerzo era tan intenso que teníamos todas las alas laterales levantadas para que se ventilaran, pero es un lujo tener calor en ocasiones, y uno puede soportar una atmósfera algo encerrada de vez en cuando solo porque sí. El viento esta tarde ha virado a la dirección sureste más favorable, y es refrescante».

En estos días buenos, claros y soleados, podían observarse maravillosos espejismos, igual que ocurre en el desierto. Enormes témpanos parecían estar en el aire, con una clara brecha entre sus bases y el horizonte; otros estaban curiosamente distorsionados y adoptaban toda clase de formas

extrañas y fantásticas, y parecían multiplicar muchas veces su altura real. Además, el blanco resplandor mismo de la nieve y el hielo conformaba un cuadro que es imposible describir de forma adecuada.

Más tarde, el refrescante viento del suroeste trajo un tiempo benigno y nublado, probablemente debido a la apertura de la banquisa en esa dirección.

Ya había hecho arreglos para una salida rápida en caso de un repentino rompimiento del hielo. Se dieron órdenes de emergencia; cada hombre tenía asignado su puesto y sus deberes estaban detallados; todo estaba organizado para que en menos de cinco minutos de hacer sonar la alarma con mi silbato, las tiendas fueran levantadas, los equipos y las provisiones empacados y todo el grupo estuviera listo para irse. Hice una última inspección de los hombres para ver su estado, tanto físico como mental, puesto que nuestra estancia en *Ocean Camp* no había sido pura dicha. La pérdida del barco significó más para nosotros de lo que jamás podríamos expresar con palabras. Una vez que estuvimos instalados en *Ocean Camp*, el barco seguía atrapado por el hielo; solo se veían la popa y la proa aplastadas y sepultadas por el implacable hielo. La enmarañada masa de cabos, aparejos y mástiles convertía la escena en algo aún más desolador y deprimente.

Con una sensación casi de alivio, llegó el final.

«21 de noviembre de 1915. Esta tarde, cuando estábamos en nuestras tiendas, oímos al *Jefe* gritar: "¡Se está yendo, muchachos!". Salimos en un segundo y llegamos a la estación de guardia y a otros puntos estratégicos y, efectivamente, allí estaba nuestro pobre barco a dos kilómetros y medio de distancia luchando en su agonía de muerte. Se hundió primero la proa, la popa se elevó en el aire. Luego se zambulló rápidamente y el hielo se cerró sobre él para siempre. Verlo nos dio una sensación espeluznante, puesto que, aunque no tenía mástiles y era inútil, parecía nuestro vínculo con el mundo exterior. Sin él, nuestra miseria parece mayor y nuestra desolación, más completa. La pérdida del barco cubrió el campamento con una ligera oleada de depresión. Nadie dijo demasiado, pero no se nos puede culpar por tomarlo de un modo sentimental. Parecería que hubiera llegado el momento de ruptura de muchas relaciones queridas, muchos momentos felices,

incluso incidentes conmovedores, en el momento en que terminó boca arriba y encontró un último lugar de descanso debajo del hielo en el que ahora estamos parados. Cuando uno conoce cada pequeño recoveco y cada rincón de su barco como nosotros, y lo ha ayudado una y otra vez en la lucha que tan bien desempeñaba, la despedida real no carecía de patetismo, más allá de nuestra propia desolación, y dudo que hubiera uno entre nosotros que no haya sentido alguna emoción personal cuando Sir Ernest, de pie en lo alto del puesto del vigía, dijo con cierta tristeza y con voz queda: “se ha ido, muchachos”.

»Debe decirse, sin embargo, que no nos dejamos deprimir durante mucho tiempo, puesto que pronto todos estaban tan alegres como de costumbre. Se oían las carcajadas desde las tiendas, e incluso el Jefe tuvo un encontronazo con el pañolero acerca de la insuficiencia de la ración de salchichas; insistía en que debía haber dos para cada uno “porque eran muy pequeñas”, en lugar de la cantidad de una y media que aquel proponía».

El efecto psicológico de un pequeño aumento en las raciones pronto neutralizó cualquier tendencia al desánimo, pero con las altas temperaturas, comenzó el deshielo de la superficie, y nuestros sacos y nuestras ropas estaban empapados y chorreando. Las botas chapoteaban cuando caminábamos, y vivíamos con los pies constantemente mojados. Por las noches, antes de que cayera la temperatura, podían verse nubes de vapor que subían de nuestros sacos y botas empapadas. Durante la noche, cuando hacía más frío, todo esto se condensaba como escarcha en el interior de la tienda y se nos caía encima si alguno, sin querer, tocaba el costado. Había que tener cuidado al caminar, también, puesto que muchas veces solo una fina capa de hielo y nieve cubría un agujero en la placa, a través del que más de un miembro incauto se hundía hasta la cintura. Sin embargo, estas constantes mojaduras parecían ser de breve duración, o quizá no resultaba molesta debido al entusiasmo de la perspectiva de una liberación anticipada.

El 7 y el 8 de diciembre, un viento del noroeste retrasó un poco nuestro progreso, pero tenía razones para creer que ello ayudaría a abrir el hielo y formar canales a través de los que podríamos escapar a aguas abiertas. De modo que ordené un lanzamiento de práctica de los botes y el arrumaje de alimentos y provisiones en ellos. Esto fue muy satisfactorio. Cortamos una

rampa en nuestra placa hacia el canal que corría a lo largo, y los botes se lanzaron al agua «como aves», como observó un marinero. Teníamos grandes esperanzas anticipando una pronta liberación. Se levantó una ventisca que aumentó el día siguiente y sepultó tiendas y cajones de embalaje bajo la nieve. El 12 de diciembre, se había moderado un poco y virado al sureste, y al día siguiente, la ventisca había cesado, pero seguía soplando un viento continuo del sur y del suroeste que nos empujaba hacia el norte.

«15 de diciembre de 1915. Los continuos vientos del sur exceden nuestras mayores esperanzas y, por lo tanto, nos animan. Las perspectivas no podrían ser mejores de lo que son ahora. Los alrededores de nuestra placa cambian en forma constante. Algunos días estamos casi rodeados por pequeños canales abiertos que nos impiden cruzar a las placas adyacentes».

Después de otros dos días, nuestra suerte cambió, y un fuerte viento del noreste trajo «un día espantosamente frío y ventoso» y nos hizo retroceder algo más de cinco kilómetros. Sin embargo, pronto el viento volvió a virar al sur y al suroeste. Estas altas temperaturas, combinadas con los fuertes vientos cambiantes que habíamos tenido últimamente, me hicieron llegar a la conclusión de que el hielo a nuestro alrededor se estaba pudriendo y rompiendo y de que nuestra liberación de las heladas fauces de la Antártica estaba cerca.

El 20 de diciembre, después de discutir el asunto con Wild, informé a todos los hombres que quería intentar marchar hacia el oeste para reducir la distancia entre nosotros y la isla Paulet. Un murmullo de grata anticipación recorrió el campamento, y todos estaban ansiosos por ponerse en movimiento. De modo que al día siguiente, salí con Wild, Crean y Hurley con grupos de perros hacia el oeste para inspeccionar la ruta. Después de viajar alrededor de once kilómetros, nos subimos a un pequeño témpano, y allí se extendían, hasta donde podíamos ver, una serie de inmensas placas planas de ochocientos por mil seiscientos metros de ancho, separadas entre sí por cordones de presión que parecían fáciles de franquear con picos y palas. El único lugar que parecía probablemente formidable era un área muy agrietada entre la vieja placa en donde estábamos y la primera de una serie de placas jóvenes a una distancia de alrededor de ochocientos metros.

El 22 de diciembre, por lo tanto, fue considerado el día de Navidad, y consumimos la mayor parte de nuestras restantes reservas de lujos en la fiesta de Navidad. No podíamos llevarnos todo con nosotros, de modo que por última vez durante ocho meses, tuvimos una comida realmente buena: todo lo que pudimos comer. Anchoas en aceite, alubias en salsa y liebre estofada hicieron una gloriosa combinación con la que no soñábamos desde nuestros días de estudiantes. Todos trabajaban bajo presión, empaquetando y volviendo a empaquetar trineos y almacenando las provisiones que íbamos a llevar con nosotros en las diversas bolsas y cajas. Al mirar a mi alrededor y ver los preocupados rostros de los hombres, solo pude esperar que esta vez los hados fueran más amables con nosotros que en nuestro último intento de marchar a través del hielo hacia la seguridad.

CAPÍTULO VI
LA MARCHA INTERMEDIA

Con excepción de la guardia nocturna, nos acostamos a las 23:00 y, a las 3:00 del 23 de diciembre, se despertó a todos los hombres para que trasladaran en trineo los dos botes, el *James Caird* y el *Dudley Docker*, a través de la extensión fracturada y peligrosa, hacia la primera de las placas jóvenes, mientras la superficie aún mantenía su costra nocturna. Una densa bruma del mar se levantó en el oeste, de modo que finalmente emprendimos la tarea a las 4:30, después de un café caliente.

Casi todas las manos tuvieron que ayudar a cada bote alternativamente, y a fuerza de mucha manipulación cuidadosa y de transitar caminos tortuosos entre el hielo roto, logramos trasladar ambos botes sin daño alguno por la zona de peligro.

Luego, regresamos a *Ocean Camp* a buscar las tiendas y el resto de los trineos, y montamos el campamento cerca de los botes, a unos dos kilómetros de distancia. En el camino de regreso, cazamos una foca grande, que nos suministró alimentos frescos para nosotros y los perros. Al llegar al campamento, se sirvió una comida de cordero frío enlatado y té, y todos se fueron a acostar a las 14:00. Mi intención era dormir durante el día y marchar por la noche, para aprovechar las temperaturas algo más bajas y las consiguientes superficies más duras.

A las 10:00, se levantó a los hombres, y después de una comida de cordero frío y té, se reanudó la marcha. Un gran canal abierto nos hizo detener a las 13:00, entonces acampamos y nos fuimos a dormir sin comer.

Por suerte, justo en ese momento, el tiempo estaba bueno y templado. Varios hombres durmieron al aire libre al comienzo de la marcha. Una noche, sin embargo, cayó una leve nevada que fue seguida por una disminución de la temperatura. Worsley, que había colgado sus pantalones y medias en un bote, los encontró congelados y duros, y le resultó bastante doloroso vestirse rápidamente la mañana siguiente. Yo me sentía preocupado, ahora que habíamos comenzado; teníamos que hacer todo lo posible para lograr salir de allí, y esta detención temporal tan temprana resultaba algo frustrante. Entonces, esa tarde Wild y yo fuimos esquiando hasta la grieta y encontramos que se había vuelto a cerrar. Al regresar, señalamos el camino con pequeñas banderas. Todos los días, después de que los hombres se habían ido a acostar, Wild y yo nos adelantábamos unos tres kilómetros, aproximadamente, para reconocer la ruta del día siguiente y la marcábamos con trozos de madera, lata y pequeñas banderas. Teníamos que elegir el camino que, aunque se desviara un poco, fuera el más plano y tuviera menos montículos. Había que evitar los cordones de presión y, cuando no era posible, había que encontrar y marcar el mejor lugar para hacer un puente de bloques de hielo que cruzara el canal o pasara por encima del cordón. La tarea de los que llevaban los perros era preparar el camino para aquellos que avanzaban detrás con dificultad, con los pesados botes. Estos botes eran acarreados en relevos, unos cincuenta metros por vez. No quise que estuvieran separados por una distancia demasiado grande en caso de que el hielo se quebrara entre ellos y no pudiéramos alcanzar al que estaba a la retaguardia. Cada veinte metros aproximadamente tenían que detenerse a descansar y tomar un respiro, y para ellos era bueno divisar la pantalla de lona levantarse sobre algunos remos, puesto que denotaba que el cocinero había comenzado a preparar una comida y que se haría, al menos, una pausa temporal. Entonces, el grupo que trasladaba el bote tenía que atravesar el terreno tres veces. Todos los trineos con perros hacían dos relevos y, algunos, tres. Los perros eran extraordinarios. Sin ellos, nunca podríamos haber transportado la mitad de los alimentos y los aparejos que llevamos.

Esa noche, nos acostamos a las 19:00, y a la 1:00 del día siguiente, el 25, el tercer día de nuestra travesía, se sirvió una ración de los trineos para

el desayuno. Para las 2:00, estábamos de nuevo en camino. Nos deseamos una feliz Navidad, y nuestros pensamientos volaron hacia nuestros seres queridos, que estaban en nuestros hogares. Nos preguntamos, también, ese día, mientras estábamos sentados comiendo nuestro «almuerzo» de *bannock* rancio y fino con un tazón de cacao aguado, qué estarían comiendo en nuestros hogares.

Los hombres estaban muy alegres. La perspectiva de un descanso de la monotonía de la vida en la placa nos levantó el ánimo. Un hombre escribió en su diario: «Es una vida dura, difícil y alegre, esto de caminar y acampar; no nos lavamos ni lavamos los platos, no nos desvestimos, no nos cambiamos de ropa. Comemos de cualquier forma y siempre estamos impregnados de olor a grasa; dormimos casi en la nieve desnuda y trabajamos tanto como puede hacerlo el cuerpo humano con un mínimo de alimentos».

Continuamos la marcha e hicimos un descanso desde las 6:00 hasta las 11:30. Después de comer carne de foca y beber té, nos fuimos a dormir. La superficie ahora estaba en condiciones bastante malas. Las altas temperaturas del día hicieron que las capas superiores de la nieve se ablandaran, y la delgada costra que se formó durante la noche no era suficiente para soportar el peso de un hombre. Por consiguiente, a cada paso nos enterrábamos hasta las rodillas en la nieve blanda y húmeda. A veces, algún hombre se hundía en un pozo en el hielo, escondido por una capa de nieve y era levantado con un tirón del arnés. El sol calentaba mucho, y muchos tenían los labios resquebrajados.

Hoy cazaron dos focas. Wild y Mcllroy, que fueron a amarrarlas, pasaron por una excitante experiencia sobre el hielo podrido y suelto; tres oreas que había en un canal a unos pocos metros sacaban sus feas cabezas anticipando un festín.

Al día siguiente, el 26 de diciembre, volvimos a partir a la 1:00.

«La superficie estaba mucho mejor de lo que había estado durante los últimos días, y esto es lo principal. El camino, sin embargo, se extendía sobre placas muy amontonadas, y se requería realizar mucho trabajo con picos y palas para prepararlo a fin de que pasaran los trineos con los botes.

Estos son manejados en relevos de dieciocho hombres bajo el mando de Worsley. Es un trabajo matador en superficies blandas».

A las 5:00, fuimos parados en seco por un ancho canal abierto después de una caminata insatisfactoriamente corta. Mientras esperábamos, se sirvió una comida de té y dos pequeños *bannocks*, pero como se hicieron las 10:00 y no había señales de que el canal se cerrara, nos fuimos a dormir.

Nevó un poco durante el día, y a los que estaban durmiendo afuera se les mojaron bastante los sacos de dormir.

A las 21:30 de esa noche, volvimos a partir. Como era costumbre, yo iba adelante, seguido por el cocinero y su ayudante, tirando de un pequeño trineo con la cocina y todos los utensilios para cocinar. Estos dos últimos, negros como dos *Mohawk Minstrels* con el hollín de la grasa, tenían el apodo de *Potash* y *Perlmutter*. Luego, vienen los grupos de perros, que pronto se adelantan al cocinero, y los dos botes cierran la marcha. Si no fuera por estos botes voluminosos, avanzaríamos a gran velocidad, pero no nos atrevemos a abandonarlos bajo ningún concepto. Tal como están las cosas, dejamos un bote, el *Stancomb Wills*, en *Ocean Camp*, y en los dos que quedan apenas habrá sitio para todo el grupo cuando dejemos el hielo.

Caminamos y avanzamos dos kilómetros y medio esa noche, antes de detenernos para «almorzar» a la 1:00 de la mañana, y luego seguimos otro kilómetro y medio largo; a las 5:00, acampamos cerca de un pequeño témpano inclinado.

Blackie, uno de los perros de Wild, quedó cojo y no podía tirar ni seguir al grupo, incluso cuando se le quitó el arnés, de modo que hubo que sacrificarlo.

A las 21:00 de esa noche, el 17, emprendimos nuevamente la marcha. Los primeros ciento ochenta metros nos llevaron unas cinco horas, debido a la cantidad de roturas de los cordones de presión y el relleno de los canales que se requería. La superficie también ahora estaba muy blanda, por lo que nuestro progreso era lento y agotador. Logramos atravesar otros mil doscientos metros antes del almuerzo y, luego casi dos kilómetros hacia el oeste, sobre una placa muy amontonada, acampamos a las 5:30. Greenstreet y Macklin cazaron y trajeron una enorme foca de Weddell que pesaba unos

trescientos cincuenta kilogramos, y con gran satisfacción se agregaron dos pingüinos emperador a nuestra despensa.

Me encaramé a un pequeño témpano inclinado que se encontraba cerca. El terreno inmediatamente delante de nosotros estaba muy roto. Grandes canales abiertos se cruzaban entre las placas y en todos los ángulos. El panorama era muy poco prometedor. Wild y yo fuimos a explorar como de costumbre, pero el suelo se veía demasiado débil para atravesarlo.

«Diciembre 29. Después de un mayor reconocimiento, el hielo delante de nosotros demostró que sería imposible de cruzar, por lo que a las 20:30 de anoche, ante la intensa desilusión de todos, en lugar de seguir adelante, tuvimos que retroceder alrededor de ochocientos metros a fin de subir a una placa más fuerte y, para las 22:00, habíamos acampado, y todos se habían ido a dormir nuevamente. El sueño extra era muy necesario, independientemente de cuán decepcionante pudiera ser la parada».

Durante la noche, se formó una grieta atravesando la placa, de manera que nos pasamos a una placa vieja y fuerte que se encontraba a dos kilómetros y medio hacia el este de nuestra posición actual. El hielo a nuestro alrededor ahora estaba todo roto y blando para los trineos y, sin embargo, no había suficientes aguas libres para permitirnos botar los botes con cierto grado de seguridad. Habíamos estado caminando durante siete días; las raciones eran escasas, y los hombres estaban débiles. Estaban agotados de hacer fuerza y de tirar sobre superficies blandas, y nuestras provisiones de alimentos que se transportaban en trineo eran muy pocas. Habíamos caminado doce kilómetros en línea recta y, a esta velocidad, nos llevaría más de trescientos días llegar a la tierra que se encontraba hacia el oeste. Como solo teníamos alimentos para cuarenta y dos días, no había alternativa entonces, salvo acampar una vez más en la placa y armarnos de toda la paciencia posible hasta que las condiciones se vieran más favorables para renovar el intento de escape. A tal efecto, apilamos nuestras provisiones extra, mantuvimos las raciones de reserva de los trineos atadas a ellos, y llevamos los aparejos que pudimos del *Ocean Camp* que habíamos abandonado.

Llamamos a nuestro nuevo hogar, que ocuparíamos durante tres meses y medio, *Patience Camp*.

CAPÍTULO VII
PATIENCE CAMP

La apatía que parecía haberse apoderado de algunos de los hombres por la frustración de sus esperanzas pronto se disipó. Todos los días salían grupos en direcciones diferentes para buscar focas y pingüinos. Habíamos dejado, aparte de las raciones de reserva para los viajes en trineo, cincuenta kilogramos de *pemmican*, incluido el *pemmican* para perros, y ciento cuarenta kilogramos de harina. Además, había un poco de té, azúcar, verduras deshidratadas y sebo. Envié a Hurley y a Macklin a *Ocean Camp* para que trajeran la comida que habíamos tenido que dejar allí. Regresaron con un cargamento bastante bueno que incluía sesenta kilogramos de leche en polvo, mas de veinte kilogramos de *pemmican* para perros, otro tanto de mermelada y unas pocas latas de carnes en conserva. Cuando estaban a aproximadamente a dos kilómetros y medio de distancia, sus voces se oían bastante bien en *Ocean Camp*; así de quieto estaba el aire.

Por supuesto, había escasez de productos farináceos en nuestra dieta. La harina duraría diez semanas. Luego, las raciones para los viajes en trineo nos durarían menos de tres meses. Nuestras comidas consistían principalmente en carne de foca y pingüino; y aunque ello era valioso como antiescorbútico (a tal punto que no hubo ni un solo caso de escorbuto en el grupo), se trataba, no obstante, de una dieta mal equilibrada y, en consecuencia, nos sentíamos algo débiles y decaídos.

«El cocinero merece grandes elogios por la manera en que se ha comprometido con su trabajo en medio de toda esta severa ventisca. El espacio de su cocina consta solo de unas pocas cajas dispuestas a la manera

de una mesa, con una pantalla de lona levantada a su alrededor sostenida sobre cuatro remos y las dos cocinas de grasa en el interior. La protección que brinda la pantalla es solo parcial, y los remolinos llevan el humo acre de la grasa en todas direcciones».

Después de algunos días, pudimos construirle un iglú con bloques de hielo y un techo de toldo en la parte superior.

«Nuestras raciones son solo suficientes para mantenernos vivos, pero todos sentimos que podríamos comer el doble de lo que recibimos. En la actualidad, la comida promedio de un día consta de doscientos veinte gramos de foca con trescientos cincuenta cm^3 de té para el desayuno, un *bannock* de ciento diez gramos con leche para el almuerzo y trescientos cincuenta cm^3 de guiso de foca para la cena. Es apenas suficiente, aún si trabajamos tan poco como lo hacemos, dado que, por supuesto, carecemos por completo de pan, patatas o cualquier cosa por el estilo. Algunos parecen sentirlo más que otros y hablan de forma continua de comida; pero la mayoría de nosotros tenemos la sensación de que la conversación continua acerca de la comida solo agudiza un apetito que no puede satisfacerse. Nuestro deseo de pan y de manteca es muy real, no porque no podamos tenerlos, sino porque el cuerpo los necesita».

Debido a esta escasez de alimentos y al hecho de que necesitábamos todo lo que pudiéramos obtener, tuve que ordenar que se sacrificaran todos los perros, con excepción de dos grupos. Fue el peor trabajo que tuvimos en toda la expedición, y sentimos mucho su pérdida.

Tuve que reorganizar el menú semanal en forma continua. La cantidad de combinaciones posibles de carne de foca decididamente era limitada. El hecho de que los hombres no supieran qué se les iba a dar les provocaba cierta especulación mental, y la mínima variación era muy apreciada.

«Hoy, 26 de enero, cazamos un pingüino de Adelia y apareció otra ballena en las cercanías, pero ninguna foca.

»Nos queda muy poca grasa y, por consiguiente, hay que clausurar una de las cocinas. Solo recibimos una bebida caliente por día, el té del desayuno. Durante el resto del día, bebemos agua helada. A veces, incluso, nos falta el agua, entonces nos llevamos a la cama unos pocos trozos de hielo en una lata de tabaco. Por la mañana, hay casi una cucharada de agua

en la lata, y uno tiene que permanecer inmóvil durante la noche para no derramarla».

A fin de incluir cierta variedad en la comida, comencé a usar la ración de los trineos racionada dos veces a la semana.

El hielo entre nosotros y *Ocean Camp*, que ahora estaba solo a ocho kilómetros al suroeste de donde nos encontrábamos estaba muy roto, pero decidí enviar a Macklin y a Hurley con sus perros para ver si había más comida que pudiéramos agregar a nuestras ralas provisiones. Les di instrucciones escritas de no correr ningún riesgo indebido ni cruzar ningún canal muy abierto, y les dije que deberían regresar para el mediodía siguiente. Aunque ambos se hundieron en la delgada capa de hielo hasta la cintura más de una vez, lograron llegar al campamento. Encontraron que la superficie estaba blanda y se hundieron más de medio metro. *Ocean Camp*, dijeron, «parecía un pueblo que había sido destruido por completo y abandonado por sus habitantes». Las tablas que formaban los antiguos suelos de las tiendas habían evitado que el sol derritiera la nieve que había debajo de ellos y, por consiguiente, estaban unos sesenta centímetros sobre el nivel de la placa que los rodeaba.

El depósito al lado de la cocina se había inclinado varios grados hacia estribor, y se habían formado charcos de agua por doquier. Reunieron la comida que pudieron encontrar, empaquetaron unos pocos libros en una caja de madera laminada para trineos y regresaron a *Patience Camp* a eso de las 20:00. Me alegró que hubieran regresado pronto y como, según lo que me informaron, parecía que la ruta era favorable, el 2 de febrero volví a enviar a dieciocho hombres al mando de Wild para traer el resto de los alimentos y el tercer bote, el *Stancomb Wills*. Partieron a la 1:00 remolcando el trineo para botes vacío en que había descansado el *James Caird* y llegaron a *Ocean Camp* a eso de las 3:30.

«Permanecimos durante unas tres horas en el campamento, colocando el bote sobre el trineo, juntando alimentos, ropas y libros. Partimos a las 6:00 y llegamos de regreso a *Patience Camp* con el bote a las 12:30; nos llevó tres veces más tiempo volver con el bote que arrastrar el trineo vacío cuando fuimos a buscarlo. En el viaje de regreso, hicimos varias paradas mientras que el grupo avanzado de cuatro hombres se ocupaba de romper

los cordones de presión y de cerrar las grietas abiertas con bloques de hielo, dado que los canales se estaban abriendo. El sol había ablandado bastante la superficie y, en ciertos lugares, resultaba terriblemente difícil tirar del trineo. Para cuando llegamos, todos estaban bastante exhaustos, puesto que no tenemos buen estado físico y nuestras raciones son escasas. Cada tanto, el pesado trineo quebraba el hielo por completo y por poco flotaba. Liberarlo nos costó muchísimo por lo exhaustos que estábamos. La distancia más larga que logramos recorrer sin detenernos a causa de los canales o los cordones de presión fue de unos mil doscientos metros.

»A poco más de un kilómetro y medio de *Patience Camp*, tuvimos una sorpresa de bienvenida. Sir Ernest y Hussey se acercaron en el trineo para recibirnos con ollas de té caliente, bien envueltas para mantener la temperatura.

»Uno o dos de los hombres que quedaron atrás habían abierto un camino moderadamente bueno y más corto para llegar al campamento, se unieron a nosotros para ayudarnos e hicimos una entrada triunfal.

»Un resultado excelente de nuestro viaje fue haber recuperado dos de las cajas de lentejas que pesaban diecinueve kilogramos cada una».

Al día siguiente, les pedí a Macklin y a Crean que regresaran para hacer otra selección de los aparejos, pero encontraron que varios de los canales se habían abierto durante la noche, y tuvieron que regresar cuando se encontraban a dos kilómetros y medio de su destino. Nunca más pudimos llegar a *Ocean Camp*. Sin embargo, allí quedaba muy poco que nos hubiera resultado útil.

Para mediados de febrero, el tema de la grasa era serio. Di órdenes de que se desenterraran todas las cabezas y aletas de las focas que se habían descartado y que se les extrajera todo vestigio de grasa. También había escasez de carne. Aún teníamos nuestro suministro de alimentos para el viaje en trineo que nos durarían tres meses prácticamente sin tocar; solo lo usaríamos como último recurso. Teníamos una pequeña provisión de *pemmican* para perros; los perros que quedaban se alimentaban con aquellas partes de las focas que nosotros no podíamos usar. Freíamos este *pemmican* para perros en sebo con un poco de harina y hacíamos excelentes *bannocks*.

Nuestras provisiones de carne eran, en verdad, muy pocas; se habían reducido y eran muy escasas. Afortunadamente, sin embargo, cazamos dos focas y cuatro pingüinos emperador y, al día siguiente, cuarenta pingüinos de Adelia. Ahora solo nos quedaba comida para cuarenta días, y la falta de grasa de foca se empezaba a sentir bastante. Se había usado todo el sebo que teníamos, por lo que tuvimos que usar grasa de foca para freír la carne. Una vez que nos acostumbramos al sabor a pescado que tenía, empezamos a disfrutarla; de hecho, como en *Oliver Twist*, queríamos más.

El 29 de febrero de ese año bisiesto, hicimos una celebración especial, más para levantarles el ánimo a los hombres que cualquier otra cosa. Algunos de los cínicos del grupo sostenían que era para celebrar su escape de las artimañas de las mujeres durante otros cuatro años. Ese día, usamos lo que quedaba de cacao. De allí en adelante, el agua, que en ocasiones reemplazábamos con leche aguada, iba a ser nuestra única bebida. Ahora, todos los días se entregaban tres terrones de azúcar a cada hombre.

Una noche, uno de los perros se soltó e hizo estragos con nuestras preciadas provisiones de *bannocks*. Comió cuatro y la mitad de otro antes de que pudiéramos detenerlo. La otra mitad, con la marca de los dientes del perro, se la di a Worsley, quien la dividió entre sus siete compañeros de tienda: cada uno recibió alrededor de tres centímetros cuadrados.

Lees, que estaba a cargo de la comida y era responsable de mantenerla a salvo, escribió en su diario:

«Cuantos menos suministros hay, más hay que hacer en el departamento de provisiones, puesto que hay que ingeniárselas para estirar los limitados suministros a medida que pasan las semanas. Ningún ama de casa nunca tuvo tanto trabajo como nosotros al hacer que lo poco durara mucho.

»Escribir acerca del *bannock* que mordió *Peter* hace que uno desee, ahora, poder tener mucha de la comida que le dio a su perro en casa. Cuando se tiene hambre, la escrupulosidad se esfuma, y uno se siente muy contento de poder comer cualquier desecho, independientemente de sus antecedentes. Casi se siente vergüenza de escribir acerca de todas las exquisiteces que uno ha comido aquí, pero basta decir que cuando el cocinero tiraba algo de *pemmican* en un trapo ennegrecido por el humo y lo

arrojaba fuera de la cocina, un hombre se encargaba de buscarlo y sacar raspando el compuesto sabroso, pero sucio».

Otro hombre buscó en la nieve durante más de una hora en donde se le había caído un trozo de queso unos días antes, con la esperanza de encontrar algunas migajas. Fue recompensado cuando encontró un trozo grande como la uña de su pulgar, y consideró que bien había valido la pena.

Para esta época, la grasa de foca era un artículo frecuente de nuestra dieta, ya fuera hervida o frita.

«Es notable cómo nuestro apetito ha cambiado en este aspecto. Hasta hace bastante poco, solo pensar en ello nos provocaba náuseas. Ahora, sin embargo, lo pedimos de buena gana. Bebemos con avidez el espeso aceite negro que sale de ella al derretirse, que se asemeja al aceite para trenes y sabe al aceite de hígado de bacalao».

Ahora teníamos suficientes alimentos farináceos para dos comidas para todos, y suficiente foca para todo un mes. Queríamos guardar las raciones de reserva para cuarenta días, empaquetadas en el trineo, hasta el final.

No obstante, como observó un hombre filosóficamente en su diario:

«Nos hará bien a todos tener hambre, ya que apreciaremos mucho más las cosas cuando regresemos a casa».

Las focas y los pingüinos ahora parecían evitarnos con esmero y, el 21 de marzo, al hacer un inventario de nuestras provisiones, encontré que solo teníamos suficiente carne para unos diez días y que la grasa ni siquiera duraría tanto, por lo que la comida del mediodía debería reducirse a una galleta.

Ahora nuestras comidas consistían casi por completo en carne de foca, con una galleta al mediodía, y calculé que a esa velocidad, previendo que se cazaría un cierto número de focas y de pingüinos, podríamos durar casi seis meses. De todos modos, todos estábamos muy débiles y tan pronto pareciera posible abandonar nuestra placa y subirnos a nuestros botes, tendría que aumentar la ración en forma considerable. Un día, un enorme leopardo marino se subió a la placa y atacó a uno de los hombres. Wild, al oír los gritos, corrió y lo mató. Cuando lo abrieron, encontramos en su estómago varios peces sin digerir. Los freímos en su grasa y, entonces,

comimos nuestra primera comida «fresca» desde que estábamos a la deriva en el hielo.

«Como el combustible es tan escaso, tuvimos que derretir hielo para beber agua colocando las latas contra nuestros cuerpos, y hacemos algo similar con las latas de *pemmican* para perros que usamos para el desayuno, puesto que las ponemos en nuestros sacos de dormir durante toda la noche.

»Hoy, 1 de abril, sacrificamos los últimos dos grupos de perros y preparamos los cadáveres para comerlos. Cocinamos parte de la carne de perro y no sabía para nada mal, era igual que la carne vacuna pero, por supuesto, muy dura».

El 5 de abril matamos dos focas y esto, con el leopardo marino cazado hacía unos días, nos permitió aumentar levemente nuestra ración. Ahora todos estaban más contentos; tal es el efecto psicológico del hambre apaciguada.

Los días gélidos, se les entregaba a todos los hombres unas tiras de grasa cruda, y es maravilloso cómo nos fortalecía contra el frío.

Las provisiones que teníamos para los viajes en trineo para cuarenta días estaban casi intactas, pero una vez en los botes, se usaron en su totalidad.

Cuando nos instalamos en *Patience Camp*, el clima era apacible. No obstante, la víspera de Año Nuevo estuvo neblinosa y cerrada, con algo de nieve y, el día siguiente, aunque la temperatura aumentó a 3,3 °C, estuvo «espantosamente frío y húmedo bajo nuestros pies». Como regla, durante la primera mitad de enero, el tiempo estuvo relativamente cálido, tanto que pudimos prescindir de nuestros mitones y trabajar afuera con las manos desnudas durante períodos bastante largos. Hasta el día 13, estuvo exasperantemente cálido y calmo. Esto significó que nuestra deriva hacia el norte, que casi dependía en su totalidad del viento, se había detenido. Una leve brisa del sur, el 16, aumentó nuestras esperanzas y, como la temperatura estaba bajando, esperamos un período de vientos favorables y una larga deriva hacia el norte.

El 18 se levantó un ululante temporal del suroeste y, al día siguiente, se convirtió en una ventisca que levantaba mucha nieve. Nadie salió de la protección de su tienda, salvo para alimentar a los perros, coger la comida

de la cocina para su tienda o cuando les llegaba el turno de hacer guardia. Esto duró seis días, cuando la nevisca se apaciguó en cierto modo, aunque el viento del sur continuaba, y pudimos vislumbrar el sol. Con esto nos dimos cuenta de que habíamos derivado setenta y siete kilómetros hacia el norte en seis días, lo máximo que habíamos derivado. Durante semanas, habíamos permanecido en el paralelo 67, y parecía que alguna obstrucción estuviera evitando que lo pasáramos. Sin embargo, por este sorprendente avance, habíamos cruzado el Círculo Antártico, y ahora estábamos a doscientos treinta y cinco kilómetros de la tierra más cercana al oeste de nosotros, Snow Hill, y a quinientos setenta y cinco kilómetros de las Oreadas del Sur, la primera tierra directamente hacia el norte de donde nos encontrábamos.

Como para compensarlo, al día siguiente se levantó un viento del noreste igualmente fuerte, y no solo detuvo nuestra deriva hacia el norte, sino que nos volvió a llevar casi cinco kilómetros hacia el sur. Como era costumbre, las altas temperaturas y la neblina húmeda acompañaron estos vientos del norte, aunque esta desapareció la tarde del 25 de enero, y tuvimos el inusual espectáculo de un sol caluroso y brillante con viento del noreste. Fue el día más caluroso que habíamos tenido. La temperatura fue de 2,2 °C a la sombra y de casi 26,6 °C dentro de las tiendas. Esto tuvo un terrible efecto sobre la superficie ya que la cubrió de charcos y la volvió muy traicionera cuando caminábamos. Diez días de vientos del norte nos desalentaron bastante, pero un fuerte viento del sur que se levantó el 4 de febrero y que luego viró al sureste nos volvió a arrastrar hacia el norte. Luego, siguieron altas temperaturas y vientos del norte, de modo que nuestra velocidad promedio de deriva hacia el norte fue de mil seiscientos metros diarios en febrero. Ese mes, en los diarios se asentó en forma alternativa «día húmedo, cubierto y moderado» y «luminoso y frío con leves vientos del sur». Ahora, el viento era el factor vital para nosotros y el único tema de verdadero interés.

El comienzo de marzo trajo un tiempo frío, húmedo y calmo, con mucha nieve empapada y cielos cubiertos. El efecto del tiempo en nuestro estado mental era muy marcado. Todos los hombres se sentían mucho más alegres en un día soleado y brillante y tenían muchas más esperanzas en el

futuro que cuando estaba oscuro y cubierto. Esto tenía un impacto mucho mayor que un aumento en las raciones.

Un temporal del sureste que comenzó el día 13 y que duró cinco días nos llevó más de cuarenta y ocho kilómetros al norte y, a partir de entonces, nuestra buena suerte, en lo que al viento se refiere, nunca nos abandonó. El 20 experimentamos la peor ventisca hasta ese momento, aunque luego llegarían otras peores tras desembarcar en la isla Elefante. Caía nieve densa, lo que hacía imposible ver el campamento desde una distancia de treinta metros. Salir por un momento implicaba quedar completamente cubierto con fina nieve en polvo, lo que requería un fuerte cepillado antes de poder volver a entrar.

Cuando la tempestad amainó, la temperatura se redujo y el frío se tornó insoportable. En nuestras condiciones (estábamos débiles, teníamos la ropa rasgada y engrasada), sentimos mucho más estas variaciones de la temperatura. Siguió un día calmo, claro y magníficamente templado y, al día siguiente, llegó una fuerte ventisca del sur. Ciento veinte centímetros de nieve acumulada cubrían todo, y tuvimos que desenterrar continuamente nuestras escasas provisiones de carne para evitar que se perdieran por completo. Habíamos aprovechado el día anterior, que había estado bueno, tratando de descongelar nuestras mantas que estaban duras por el frío y podían sostenerse como si fueran placas de acero; pero este día, y durante los siguientes dos o tres, fue imposible hacer otra cosa más que meterse dentro de los sacos de dormir congelados e intentar entrar en calor. Teníamos demasiado frío para leer o coser, por lo que tuvimos que mantener las manos resguardadas y pasar el tiempo conversando entre nosotros.

«La temperatura no estaba tan sorprendentemente baja como suele estar aquí, en el sur, pero los terribles vientos penetran la lona endeble de nuestras frágiles tiendas y forman una corriente tan fuerte que es imposible mantenerse caliente dentro de ellas. Durante la cena de anoche, el agua que teníamos para beber se congeló en la lata dentro de la tienda antes de que pudiéramos bebería. Es curioso lo sedientos que estamos».

Después de este tiempo tan frío, hubo dos días de sol brillante y templado, y el 29 de marzo fuimos testigos del tiempo más sorprendente.

Comenzó a llover con fuerza, y fue la primera lluvia que vimos desde que partimos de la isla de Georgia del Sur hacía dieciséis meses. La consideramos nuestro primer contacto con la civilización, y muchos de los hombres añoraron la lluvia y la neblina de Londres.

Fuertes vientos del sur, con cielos apagados y cubiertos y temperaturas ocasionalmente altas nos tocaron en suerte desde ahora hasta el 7 de abril, cuando la bruma se levantó, y pudimos divisar hacia el norte lo que parecía tierra.

Aunque la deriva general de nuestra placa de hielo nos había indicado que finalmente debíamos dirigirnos hacia el norte, nuestro avance en esa dirección se vio interrumpido. Estábamos a merced del viento y ya no podíamos controlar nuestra deriva, como tampoco podíamos controlar el tiempo.

Una larga racha de tiempo calmo y quieto a principios de enero nos provocó cierta preocupación al mantenernos casi a la misma latitud en que estábamos a principios de diciembre. Hacia finales de enero, sin embargo, una larga deriva de ciento treinta y cinco kilómetros en medio de una ventisca nos alegró a todos. Esto no duró mucho y comenzamos una leve deriva hacia el este. Ahora, nuestra deriva general se ralentizó en forma considerable y, para el 22 de febrero, aún estábamos a ciento treinta kilómetros de la isla Paulet, que ahora era nuestro objetivo. Allí había una cabaña y algunas provisiones que había dejado el barco que había ido a rescatar la expedición de Nordenskjöld en 1904, de cuyo equipamiento y preparación me había encargado. Comentamos qué extraña vuelta del destino sería si las mismas cajas de provisiones que yo había pedido y enviado hacía tantos años ahora nos sirvieran para el invierno entrante. No obstante, no fue el caso. El 5 de marzo nos encontró a unos sesenta y cinco kilómetros al sur de la longitud de la isla Paulet, pero bien hacia el este de ella, y como el hielo todavía estaba demasiado roto para pasar con los trineos, pareció como si tuviéramos que llegar más allá. Para el 17 de marzo, nos encontrábamos en el nivel exacto de la isla Paulet, pero casi cien kilómetros hacia el este. Igual nos habría dado si fueran mil, teniendo en cuenta las posibilidades que teníamos de llegar a ella pasando con los trineos sobre el mar de hielo roto que teníamos delante.

Nuestro pensamiento ahora se dirigió a las islas Danger, a cincuenta y seis kilómetros de distancia.

«Parece probable que vayamos a la deriva una y otra vez, del suroeste al noreste y viceversa, durante algún tiempo todavía antes de que finalmente pasemos el punto de la isla Joinville; hasta que lo hagamos, no podemos esperar mucha apertura, dado que el hielo debe de estar muy congestionado contra la costa sureste de la isla; de lo contrario, nuestra incapacidad de responder al reciente vendaval del sureste no puede justificarse. Como apoyo de esta deducción, ha habido una presión bastante fuerte del lado noreste de nuestra placa, un inmenso bloque parado de una altura de ocho metros. Hoy vimos una gaviota dominicana pasar volando sobre nosotros, la primera desde que partimos de la isla de Georgia del Sur; es otra señal de nuestra proximidad a tierra. Cortamos escalones en este bloque de ocho metros e hicimos un buen mirador. Cuando el tiempo aclare, esperamos con confianza ver la tierra».

Una fuerte ventisca oscureció nuestra visión hasta el 23 de marzo.

«Esta mañana, se informó que había “tierra a la vista”. Nos sentíamos escépticos, pero esta tarde se la vio en forma inequívoca hacia el oeste, y no puede haber más dudas al respecto. Se trata de la isla Joinville y de sus cordilleras dentadas, todas cubiertas de nieve, visibles en el horizonte. Esta tierra que se veía yerma e inhóspita sería un lugar de refugio para nosotros si pudiéramos llegar a ella. No obstante, sería ridículo hacer el intento, con el hielo roto como está, demasiado suelto y quebrado para avanzar sobre él, aunque no demasiado abierto para poder botar las embarcaciones».

Durante los siguientes dos o tres días, nos encontramos derivando más allá de la tierra, deseando alcanzarla pero, a la vez, impedidos de hacerlo debido al hielo que nos separaba de ella y, hacia fines de marzo, vimos el monte Haddington desaparecer en la distancia.

Nuestras esperanzas ahora se centraban en la isla Elefante o la isla Clarence, que estaban entre ciento cincuenta y doscientos kilómetros al norte de donde nos encontrábamos.

Si no lográbamos llegar a ninguna de ellas, podríamos intentar alcanzar la isla de Georgia del Sur, pero nuestras posibilidades eran muy pocas.

CAPÍTULO VIII
ESCAPAR DEL HIELO

El 7 de abril al amanecer, el tan deseado pico de la isla Clarence apareció a la vista, casi al norte de nuestro campamento. Al principio, tenía el aspecto de un enorme témpano, pero a medida que hubo más luz, pudimos ver claramente las negras líneas de pedregal y los altos y escarpados acantilados de la isla que, en cierta medida, eran objeto de un espejismo. Las oscuras rocas sobre la nieve blanca eran un agradable espectáculo. Nuestros ojos habían mirado durante tanto tiempo los témpanos que, al parecer, crecían o decrecían según los ángulos en los que las sombras eran arrojadas por el sol, con tanta frecuencia habíamos descubierto islas rocosas y habíamos visto los picos de la Tierra de Joinville que, después de algún cambio del viento o de la temperatura, veíamos alejarse flotando como vagas nubes o témpanos comunes, que solo cuando Worsley, Wild y Hurley confirmaron en forma unánime mi observación, quedé conforme de que realmente estaba viendo la isla Clarence. La tierra aún estaba a más de cien kilómetros de distancia, pero a nuestros ojos tenía algo así como el aspecto de hogar, puesto que allí esperábamos encontrar nuestro primer suelo sólido después de los largos meses de deriva sobre el hielo inestable. Nos habíamos adaptado a la vida sobre el hielo, pero nuestras esperanzas estuvieron todo el tiempo fijas en algún posible lugar donde desembarcar. Cuando una esperanza no podía materializarse, nuestras expectativas se alimentaban con otra. Nuestro hogar a la deriva no tenía timón que lo guiara, ni vela que le diera velocidad. Dependíamos del

capricho del viento y la corriente; íbamos hacia donde se les antojaba a esas fuerzas irresponsables. El deseo de sentir tierra firme bajo nuestros pies nos llenaba el corazón.

A la luz del día, la isla Clarence ya no parecía tierra y tenía el aspecto de un témpano ubicado a unos quince kilómetros, puesto que las distancias son muy engañosas en el claro aire de la Antártica. Los puntiagudos picos blancos de la isla Elefante aparecieron al oeste del norte más tarde aquel día.

«Ya he dejado de proveer azúcar, y nuestras comidas consisten solamente en carne y grasa de foca, con doscientos gramos de leche en polvo por día y grupo», escribí. «Cada hombre recibe una pizca de sal, y la leche se hierve para preparar bebidas calientes para todos. La dieta nos viene bien, puesto que no podemos hacer demasiado ejercicio sobre la placa, y la grasa proporciona calor. Los trozos de grasa frita nos parecen tocino crujiente. Ciertamente, no cuesta nada comerla, aunque es probable que las personas que viven en condiciones civilizadas se espantarían de solo pensarlo. Lo malo sería que no pudiéramos conseguirla». Creo que el paladar del animal humano puede adaptarse a cualquier cosa. Algunas criaturas mueren antes de aceptar una dieta extraña si son privadas de su alimento natural. Los yaks de las altas montañas del Himalaya deben alimentarse del pasto que crece allí, aunque sea escaso y seco, y se dejarían morir de hambre aunque se les ofreciera la mejor avena y el mejor maíz.

«Seguimos teniendo el oscuro cielo de agua de la semana pasada con nosotros hacia el suroeste y el oeste, girando al noreste. Estamos dejando todos los témpanos al oeste, y ahora hay algunos pocos al alcance de la vista. El oleaje hoy es más marcado, y estoy seguro de que estamos en la punta de la placa de hielo. Un fuerte temporal, seguido de una calma, dispersaría la banquisa, creo, y entonces podríamos abrirnos paso. He estado pensando mucho en nuestras perspectivas. La aparición de la isla Clarence después de nuestra larga deriva parece, de alguna manera, darnos un ultimátum. La isla es el último puesto de avanzada del sur y nuestra última posibilidad de llegar a tierra firme. Más allá, está el ancho Atlántico. En cualquier momento, nuestros pequeños botes pueden verse obligados a navegar sin protección por el mar abierto con cinco mil kilómetros de

océano que los separan de la tierra hacia el norte y el este. Parece vital que desembarquemos en la isla Clarence o en su vecina, la isla Elefante. Esta última tiene cierto atractivo para nosotros, aunque, hasta donde yo sé, nadie ha desembarcado allí jamás. Su nombre sugiere la presencia del regordete y suculento elefante marino. Sea como fuere, tenemos un creciente deseo de tener tierra firme bajo nuestros pies. La placa ha sido una buena amiga para nosotros, pero está llegando al final de su viaje, y es probable que en cualquier momento se rompa y nos arroje al insondable mar».

Algo más tarde, después de revisar toda la situación en vista de nuestras circunstancias, tomé la decisión de que debíamos intentar llegar a la isla Decepción. Las posiciones relativas de las islas Clarence, Elefante y Decepción pueden verse en la carta de navegación. Las dos islas nombradas en primer lugar estaban relativamente cerca de nosotros y estaban separadas por unos ciento treinta kilómetros de agua de la isla Príncipe Jorge, que se encontraba a unos doscientos cincuenta kilómetros de nuestro campamento en el témpano. Desde esta isla, se extiende una cadena de islas similares hacia el oeste, que termina en la isla Decepción. Los canales que separan estos territorios de roca y de hielo tienen entre quince y veinticinco kilómetros de ancho. Sin embargo, gracias a las instrucciones de navegación del Almirantazgo, sabíamos que en la isla Decepción había provisiones para que las usaran marinos náufragos, y era posible que los balleneros de verano aún no hubieran abandonado su puerto. También sabíamos, por nuestros escasos registros, que allí se había erigido una pequeña iglesia para los balleneros transitorios. La existencia de esta construcción significaría, para nosotros, una provisión de madera, con la que, en caso de vernos urgidos por una extrema necesidad, podríamos construir un bote razonable para navegar. Habíamos discutido este asunto durante nuestra deriva en el hielo. Dos de nuestros botes eran bastante fuertes, pero el tercero, el *James Caird*, era liviano, aunque un poco más largo que los otros. Todos ellos eran pequeños para la navegación de estos mares conocidos por sus tormentas y estarían en extremo cargados, de modo que un viaje en aguas abiertas sería una cuestión seria. Me imagino que las manos del carpintero estarían ansiosas por convertir los bancos de la iglesia en la superestructura. En todo caso, lo peor que podía pasarnos

cuando llegáramos a la isla Decepción sería tener que esperar hasta que regresaran los balleneros a mediados de noviembre.

Otra información obtenida de los registros del lado occidental del mar de Weddell estaba relacionada con la isla Príncipe Jorge. Las «Instrucciones de Navegación» del Almirantazgo que se referían a las Shetland del Sur mencionaban una cueva en esta isla. Ninguno de nosotros había visto esa cueva ni podía decir si era grande o pequeña, húmeda o seca; pero mientras derivábamos en nuestra placa y, más tarde, mientras navegábamos por los canales traicioneros y montábamos nuestros incómodos campamentos durante la noche, me imaginaba esa cueva como un palacio que, por contraste, apagaría el esplendor de Versalles.

Esa noche, el oleaje aumentó, y el movimiento del hielo fue más pronunciado. En ocasiones, una placa vecina golpeaba contra el hielo en donde acampábamos, y el mensaje de esos golpes era fácil de leer. Debíamos llegar de inmediato a tierra firme. Cuando la vibración cesaba tras una fuerte embestida, mis pensamientos se dirigían al problema que se avecinaba. Si el grupo no hubiera sido de más de seis hombres, no habría sido tan difícil encontrar una solución; pero obviamente, el transporte de todo el grupo a un sitio seguro, con los medios limitados de que disponíamos, iba a ser una cuestión de extrema dificultad. Había veintiocho hombres en nuestro pastel de hielo flotante, que seguía consumiéndose bajo la influencia del viento, el clima, las embestidas de otras placas y el fuerte oleaje. Confieso que sentí el gran peso de la responsabilidad sobre mis hombros; sin embargo, por otra parte, me sentía estimulado y animado por la actitud de los hombres. La soledad es el castigo del liderazgo, pero el hombre que tiene que tomar decisiones está asistido, en gran medida, si siente que no existe la incertidumbre en la mente de quienes lo siguen y que sus órdenes serán cumplidas con confianza y con la esperanza de alcanzar el éxito.

La mañana siguiente, 8 de abril, el sol brillaba en el cielo azul. La isla Clarence apareció claramente en el horizonte, y también podía distinguirse la isla Elefante. El único pico nevado de la isla Clarence sobresalía como un faro de seguridad, aunque la imaginación más optimista no podía hacer un

camino fácil del hielo y el océano que nos separaban de ese gigante, blanco y austero.

«La banquisa estaba mucho más suelta esta mañana, y el gran oleaje agitado del noreste es más pronunciado que ayer. Las placas suben y bajan con el impulso del mar. Es evidente que estamos derivando con la corriente de superficie, puesto que todas las masas más pesadas de placas, témpanos y montículos están quedando atrás. Hubo una discusión en el campamento sobre la conveniencia de convertir uno de los témpanos en nuestro hogar por el momento y derivar con él hacia el oeste. La idea no es sensata. No puedo estar seguro de que el témpano derivará en la dirección correcta. Si se moviera hacia el oeste y nos llevara hacia aguas abiertas, ¿cuál sería nuestro destino cuando intentáramos lanzar los botes por los pronunciados costados del témpano en medio del oleaje una vez que las placas que nos rodeaban se hubieran alejado ? Uno también debe calcular la posibilidad de que el témpano se divida o, incluso, se dé vuelta con nosotros en él. No es posible sopesar la condición de una gran masa de hielo solo por el aspecto de la superficie. El hielo puede tener una falla, y cuando el viento, la corriente y el oleaje ejercen tensiones y presiones, la línea de debilidad puede aparecer de repente y en forma desastrosa. No, no me gusta la idea de ir a la deriva sobre un témpano. Debemos permanecer en nuestra placa hasta que las condiciones mejoren y, luego, hacer otro intento de avanzar hacia tierra firme».

A las 18:30, un golpe particularmente pesado atravesó nuestra placa. El vigía y otros miembros del grupo hicieron una inspección inmediata y descubrieron una grieta justo debajo del *James Caird* y entre los otros dos botes y el campamento principal. En cinco minutos, los botes quedaron del otro lado de la grieta y cerca de las tiendas. El problema no había sido causado por un golpe de otra placa. Podíamos ver que el trozo de hielo que ocupábamos se había torcido y ahora apuntaba su eje largo hacia el oleaje que se aproximaba. Por lo tanto, la placa se estaba meciendo como un barco y se había rajado de lado a lado cuando el oleaje levantó el centro y dejó los dos extremos sin soporte, por decirlo de alguna manera. Ahora estábamos en una balsa triangular de hielo, cuyos tres lados medían aproximadamente ochenta, noventa y ciento diez metros. La noche cayó gris y nublada, y

antes de la medianoche, el viento había refrescado del oeste. Podíamos ver que la banquisa se estaba abriendo bajo la influencia del viento, las olas y la corriente, y sentí que el momento de lanzar los botes estaba cerca. Sin duda, era obvio que, incluso si las condiciones fueran desfavorables para hacerlo al día siguiente, no podíamos permanecer a salvo en la placa durante muchas horas más. El movimiento del hielo en el oleaje era cada vez mayor, y podía partirse justo debajo de nuestro campamento. Habíamos hecho los preparativos para una rápida acción si sucedía algo por el estilo. Nuestro caso sería desesperado si el hielo se rompía en pequeños pedazos que no fueran lo bastante grandes para soportar a nuestro grupo ni lo bastante sueltos para permitir el uso de los botes.

El día siguiente fue domingo 9 de abril, pero no fue un día de descanso para nosotros. Muchos de los acontecimientos importantes de nuestra expedición ocurrieron los domingos, y este día en particular sería testigo de una partida obligada de la placa en donde habíamos vivido durante casi seis meses y del inicio de nuestro viaje en los botes.

«Este ha sido un día agitado. Por la mañana, el tiempo era bueno, aunque algo nublado con nubes estratos y cúmulos, y brisas moderadas del SSO y Sé. Esperábamos que, con este viento, el hielo derivara y se acercara más a la, isla Clarence. A las 7:00, podían verse vías de agua y canales en el horizonte hacia el oeste. El hielo que nos separaba de las vías estaba suelto, pero no parecía que los botes fueran a poder pasar entre ellos. El continuo oleaje del noreste llegaba más libremente que el día anterior y estaba juntando las placas en la más profunda confusión. Los escombros sueltos entre las masas de hielo eran revueltos hasta que parecían lodo, y ningún bote podría haber sobrevivido en los canales que se abrían y se cerraban a nuestro alrededor. Nuestra propia placa estaba sufriendo en la conmoción general y, después del desayuno, ordené que las tiendas se levantaran y que todos se prepararan para una salida inmediata cuando los botes pudieran ser echados al mar».

Había decidido tomar el *James Caird* yo mismo, con Wild y once hombres. Este era cimas grande de nuestros botes y, además de su personal humano, llevaba la mayor parte de las provisiones. Worsley se encargó del

Dudley Docker con nueve hombres, y Hudson y Crean quedaron a cargo del *Stancomb Wills*.

Después del desayuno, el hielo volvió a cerrarse. Estábamos cerca, con nuestros preparativos casi terminados cuando, a las 11:00, nuestra placa de pronto se partió justo debajo de los botes. Llevamos a toda prisa nuestros equipos al más grande de los dos bloques y observamos con tensa atención el siguiente acontecimiento. La grieta había pasado por donde estaba mi tienda. Yo estaba en el borde de la nueva fractura y, si miraba hacia el otro lado del canal que se ensanchaba, podía ver el punto donde durante muchos meses mi cabeza y mis hombros habían descansado en mi saco de dormir. La depresión formada por mi cuerpo y mis piernas estaba de nuestro lado de la grieta. El hielo se había hundido por mi peso durante los meses de espera en la tienda, y yo muchas veces había puesto nieve debajo del saco para llenar el hueco. Las líneas de estratificación mostraban claramente las diferentes capas de nieve. ¡Cuán frágil y precario había sido nuestro lugar de descanso! Sin embargo, su uso había embotado nuestro sentido del peligro. La placa se había convertido en nuestro hogar y, durante los primeros meses de deriva, casi habíamos dejado de darnos cuenta de que solo se trataba de una lámina de hielo flotando en mares insondables. Ahora, nuestro hogar se desmoronaba debajo de nuestros pies, y nos sentimos invadidos por una sensación de pérdida y de vacío difícil de describir.

Los fragmentos volvieron a unirse un poco más tarde, y almorzamos carne de foca, que todos comieron hasta saciarse. Pensé que una buena comida sería la mejor preparación posible para el viaje que ahora parecía inminente, y como no podríamos llevarnos con nosotros toda la carne cuando finalmente nos marcháramos, consideraríamos cada gramo comido un gramo rescatado. La llamada a la acción llegó a las 13:00. El hielo se abrió bien, y los canales se volvieron navegables. Las condiciones no eran las que uno habría deseado, pero era mejor no esperar más. El *Dudley Docker* y el *Stancomb Wills* fueron botados rápidamente al mar. Se les arrojaron las provisiones, y los dos botes fueron alejados de las placas inmediatas hacia una laguna de aguas abiertas de cinco kilómetros de ancho, en la que flotaba un enorme y solitario témpano. El *James Caird* fue

el último en ser botado, pesadamente cargado con provisiones y elementos del equipo de campamento. Muchas cosas que considerábamos esenciales en ese momento tuvieron que ser descartadas más tarde, puesto que la presión de lo imprescindible se volvió más importante. El hombre puede mantener la vida con muy pocos medios. Los adornos de la civilización pronto se dejan de lado frente a realidades severas, y si el hombre tiene la mínima posibilidad de obtener comida y refugio, puede vivir e, incluso, descubrir que su risa es verdadera.

A las 14:00, los tres botes estaban a un kilómetro y medio de nuestro hogar. Nos habíamos abierto camino a través de los canales y habíamos entrado en la gran laguna, cuando vimos que se nos acercaba agua espumosa que arrojaba hielo, como la ola de marea de un río. El hielo estaba siendo empujado hacia el este por corrientes opuestas, y dos enormes masas de hielo estaban viniendo hacia nosotros por cursos convergentes. El *James Caird* iba a la cabeza. Virando a estribor e inclinándonos pesadamente hacia los remos, logramos abrirnos paso. Los otros dos botes nos seguían, aunque por su posición a popa, al principio no se habían dado cuenta del peligro inmediato. El *Stancomb Wills* era el último bote y estuvo a punto de ser atrapado, pero con gran esfuerzo, se mantuvo justo por delante del hielo azotador. Fue una experiencia inusual y alarmante. El efecto de la acción de la marea sobre el hielo en general no es tan marcado como lo fue aquel día. El hielo que avanzaba, acompañado de una gran ola, parecía estar desplazándose a unas tres o cuatro millas por hora y, si no hubiéramos logrado alejarnos, ciertamente nos habría tragado.

Remamos con fuerza durante una hora a barlovento del témpano que flotaba en aguas abiertas. El oleaje rompía sobre sus lados perpendiculares y arrojaba espuma hasta una altura de veinte metros. Evidentemente, había treinta centímetros de hielo en el extremo oriental, puesto que el oleaje rompía antes de llegar a la cara del témpano y arrojaba su espuma blanca sobre la pared de hielo azul. En otras condiciones, podríamos habernos detenido a admirar el espectáculo, pero la noche caía aprisa y necesitábamos un sitio para acampar. Al virar hacia el noroeste, aún en medio de las placas de hielo, el *Dudley Docker* se encajó entre dos masas de hielo mientras intentaba tomar un atajo. El viejo refrán acerca de que un

atajo es el camino más largo, muchas veces es tan verdad en la Antártica como en la tranquilidad del campo. El *James Caird* le lanzó un cabo al *Dudley Docker* y, después de algunos tirones, el bote volvió a liberarse del hielo. Nos apresuramos a avanzar en el crepúsculo en busca de una placa plana y vieja, y enseguida encontramos un trozo bastante grande que se mecía en la marea. De ninguna manera era un sitio ideal para acampar, pero la oscuridad nos había alcanzado. Subimos los botes y, para las 20:00, habíamos armado las tiendas y la cocina de grasa estaba ardiendo alegremente. Pronto todos los hombres habían comido y estaban contentos en sus tiendas, y me llegaban fragmentos de canciones mientras escribía mi diario.

Cierta sensación intangible de inquietud me hizo dejar la tienda aquella noche, a eso de las 23:00, y echar un vistazo al silencioso campamento. Las estrellas entre las ráfagas de nieve mostraban que la placa había girado y estaba mirando hacia el oleaje, posición que lo exponía a tensiones repentinas. Comencé a caminar a través de la placa a fin de advertir al vigía que mirara cuidadosamente en busca de grietas, y cuando pasaba por la tienda de los hombres, la placa se elevó en la cresta del oleaje y se rajó justo debajo de mis pies. Los hombres estaban en una de la tiendas con forma de cúpula, que comenzó a desmembrarse al tiempo que el hielo se abría. Un sonido apagado, que indicaba asfixia, provino de debajo de lo que quedaba de la tienda. Me apresuré hacia allí, ayudé a algunos hombres que salían de debajo de la lona y grité, «¿están bien?».

«Hay dos en el agua», respondió alguien. La grieta se había ensanchado hasta alcanzar más de un metro, y cuando me abalancé hasta el borde, vi un objeto blancuzco que flotaba en el agua. Era un saco de dormir con un hombre dentro. Pude sujetarlo y, con un impulso, levanté al hombre y al saco hasta la placa. Unos segundos después, los bordes del hielo volvieron a juntarse con una fuerza tremenda. Afortunadamente, solo un hombre se había caído al agua; de lo contrario, el incidente podría haber sido una tragedia. El saco rescatado contenía a Holness, que estaba empapado hasta la cintura, pero, por lo demás, estaba ileso. La grieta estaba volviendo a abrirse. El *James Caird* y mi tienda estaban de un lado de la grieta y los otros dos botes y el resto del campamento, del otro lado. Con la ayuda de

dos o tres hombres, levanté mi tienda; luego toda la tripulación tiró de la boza y arrastró el *James Caird* a través de la grieta que se abría. Tirábamos del cabo mientras que, uno por uno, los hombres que quedaban de nuestro lado de la placa saltaron el canal o treparon por el bote. Finalmente, quedé solo. La noche se había tragado a todos los demás, y el rápido movimiento del hielo me obligó a soltar la boza. Por un momento, sentí que el trozo de placa sobre el que yo estaba y que no cesaba de moverse era el lugar más solitario del mundo. Al mirar hacia la oscuridad, apenas veía las oscuras figuras al otro lado. Llamé a Wild y le ordené que botara el *Stancomb Wills*, aunque no tendría que haberme preocupado. Su veloz cerebro se había anticipado a la orden, y el bote ya estaba siendo arrastrado hasta el borde del hielo. Dos o tres minutos después, llegó hasta mí, y fui transportado hasta el campamento.

Ahora estábamos sobre un trozo de hielo plano de unos sesenta metros de largo y treinta metros de ancho. Esa noche ninguno de nosotros volvió a dormir. Las oreas resoplaban en las vías a nuestro alrededor; esperamos hasta que se hizo de día y buscamos signos de otra grieta en el hielo. Las horas pasaban con una lentitud pasmosa, y nos manteníamos acurrucados unos contra otros o caminábamos un poco para mantener algo de calor en nuestros cuerpos. Encendimos la cocina de grasa a las 3:00, y con pipas y una taza de leche caliente para cada uno, pudimos descubrir algunos puntos brillantes desde nuestra perspectiva. De cualquier forma, finalmente estábamos en movimiento, y si nos esperaban peligros y dificultades, les haríamos frente y los superaríamos. Ya no estábamos a la deriva, impotentes, a merced del viento y la corriente.

Los primeros brillos vacilantes del amanecer llegaron a las 6:00, y esperé ansiosamente que llegara la luz del día. El oleaje estaba creciendo y, por momentos, nuestro hielo era rodeado por trozos similares que se acercaban demasiado. A las 6:30, comimos *hoosh* caliente y luego nos quedamos esperando que la placa se abriera. Nuestra oportunidad llegó a las 8:00, cuando lanzamos los botes y comenzamos a abrirnos paso a través de las vías en dirección norte. El *James Caird* estaba a la cabeza, lo seguía el *Stancomb Wills*, y el *Dudley Docker* iba a la retaguardia. A fin de que los botes estuvieran en mejores condiciones de navegar, habíamos dejado

algunas de nuestras palas, picos y verduras deshidratadas en la placa, y durante mucho tiempo pudimos ver las provisiones abandonadas formando un manchón oscuro en el hielo. Aún así, los botes estaban muy cargados. Salimos de las vías y entramos en una zona de aguas abiertas a las 11:00. Soplaba un fuerte viento del este, pero el extremo de la banquisa que flotaba afuera nos protegía de toda la fuerza del oleaje, de la misma manera en que el arrecife de coral de una isla tropical mantiene a raya las olas del Pacífico. Nuestro camino era a través del mar abierto y enseguida, después del mediodía, viramos por el extremo norte de la placa y nos dirigimos hacia el oeste con el *James Caird* aún a la cabeza. De inmediato, nuestros cargados botes comenzaron a cabecear. Les entraba espuma, que se congelaba al caer y cubría a hombres y a equipos con hielo, y pronto resultó claro que no podríamos continuar a salvo. Viré el *James Caird* y volví a buscar el resguardo de la banquisa con los otros botes atrás. Dentro de la línea externa del hielo, el mar no rompía. Eran las 15:00, y todos los hombres estaban cansados y helados. De pronto, vi un extenso témpano similar a un iceberg que flotaba pacíficamente más adelante y, media hora más tarde, habíamos subido los botes y montado el campamento para la noche. Era un témpano azul, grande y magnífico, con un atractivo aspecto sólido y, desde nuestro campamento, podíamos ver bien el mar y el hielo que nos rodeaban. El punto más alto tenía unos cinco metros sobre el nivel del mar. Después de una comida caliente, todos los hombres, excepto el vigía, se retiraron. Todos necesitaban descansar después de las dificultades de la noche anterior y la desacostumbrada tensión de las últimas treinta y seis horas remando. El témpano parecía capaz de soportar los embates del mar y se veía demasiado profundo y macizo para que el oleaje lo afectara seriamente, aunque no era tan seguro como parecía. Cerca de la medianoche, el vigía me llamó y me mostró que el profundo oleaje del noroeste estaba socavando el hielo. Un gran trozo se había desprendido a unos dos metros y medio de mi tienda. Inspeccionamos todo lo que pudimos en la oscuridad y descubrimos que, en el lado oeste del témpano, la gruesa cubierta de nieve estaba cediendo rápidamente ante los ataques del mar. Se habían formado una franja de hielo justo debajo de la superficie del

agua. Decidí que no había un peligro inmediato y no llamé a los hombres. El viento del noroeste cobró fuerzas durante la noche.

La mañana del u de abril estaba nublada y neblinosa. Había bruma en el horizonte, y la luz del día mostró que la banquisa se había cerrado alrededor de nuestro témpano e imposibilitaba, en medio del fuerte oleaje, bajar los botes. No veíamos señales del agua. Había numerosas ballenas y orcas resoplando entre las placas, y palomas del Cabo, petreles y fulmares volaban en círculos sobre nuestro témpano. Cuando la luz del día cobró más fuerza, la escena desde nuestro campamento era tan magnífica que no puede describirse, aunque debo admitir que la observábamos con preocupación. Montañas de hielo y placas que subían y bajaban se abalanzaban hacia nosotros en extensas ondulaciones, que más tarde eran quebradas aquí y allá por las oscuras líneas que indicaban la presencia de aguas abiertas. Cuando el oleaje levantaba nuestro témpano, que se disolvía a toda velocidad, traía hielo de la placa sobre la franja de hielo marino y cortaba la parte superior cubierta de nieve a la vez que reducía el tamaño de nuestro campamento. Al retirarse las placas para volver a atacar, el agua se arremolinaba sobre el hielo, que rápidamente aumentaba de tamaño. Lanzar los botes en esas condiciones sería difícil. Una y otra vez, tanto que se formó un camino, Worsley, Wild y yo subimos al punto más alto del témpano y observamos el horizonte en busca de una fractura en la banquisa. Después de interminables horas, a lo lejos, en una subida del oleaje, apareció una oscura fractura en el campo de hielo que se sacudía. Se acercaba con tanta lentitud que pareció una eternidad. Noté con envidia la actitud tranquila y pacífica de dos focas que estaban repantingadas en una placa que se mecía. Estaban en su hogar, y no había razón para preocuparse o tener miedo. Si pudieran pensar, supongo que considerarían que era un día ideal para un gozoso viaje sobre el hielo que se desplomaba. Para nosotros, era un día que, al parecer, lo más probable era que no condujera a más días. No creo haber sentido nunca la ansiedad tan propia del liderazgo con tanta intensidad. Cuando miraba hacia el campamento para descansar los ojos del esfuerzo de observar la blanca extensión interrumpida por esa cinta negra de aguas abiertas, podía ver que mis compañeros esperaban con un interés mayor de lo normal averiguar qué pensaba yo acerca de todo aquello. Después de una colisión particularmente

fuerte, alguien gritó con fuerza: «¡se quebró en el medio!». Salté de la estación de vigía y corrí hacia el lugar que estaban examinando los hombres. Había una grieta, pero después de investigarla, vimos que era solo una grieta superficial en la nieve, sin indicios de una separación del témpano mismo. El carpintero mencionó con calma que aquel día, más temprano, se había ido a la deriva en un trozo de hielo. Estaba parado cerca del borde de nuestro campamento cuando el hielo debajo de sus pies se separó de la masa principal. Un rápido salto sobre la brecha que se ensanchaba lo salvó.

Las horas pasaban. Una de las preocupaciones que tenía en la mente era la posibilidad de ser arrastrados por la corriente a través de la brecha de ciento treinta kilómetros que había entre la isla Clarence y la isla Príncipe Jorge hacia el Atlántico abierto; sin embargo, lentamente las aguas abiertas se acercaron y, a mediodía, ya casi estábamos en ellas. Una extensa vía, estrecha pero navegable, se extendía hacia el horizonte suroeste. Nuestra oportunidad llegó un poco después. Bajamos con rapidez de los botes por el borde del témpano tambaleante y los alejamos de la franja de hielo cuando este se levantó debajo de ellos. El *James Caird* casi se da la vuelta a causa de un golpe que sufrió desde abajo cuando el témpano se alejaba, pero pudo alcanzar aguas profundas. Arrojamos las provisiones y los equipos adentro y, en unos minutos, nos habíamos alejado. El *James Caird* y el *Dudley Docker* tenían buenas velas y, con una brisa favorable, podrían avanzar bastante por la vía, con los campos de hielo que se balanceaban a ambos lados. El oleaje era fuerte, y la espuma caía sobre las placas de hielo. Un intento por poner un pequeño fragmento de vela en el *Stancomb Wills* provocó un serio retraso. La superficie de la vela era demasiado pequeña para que resultara útil, y mientras los hombres se dedicaban a esto, el bote derivó hacia la placa de hielo, donde era probable que su posición resultara peligrosa. Al ver su difícil situación, envié al *Dudley Docker* a buscarlo y até el *James Caird* a un trozo de hielo. El *Dudley Docker* debió remolcar al *Stancomb Wills*, y el retraso nos costó dos horas de valiosa luz del día. Cuando volví a tener los tres botes juntos, continuamos por la vía y pronto vimos una extensión más ancha de agua hacia el oeste; parecía ofrecernos alivio de la prisión de la banquisa. En el extremo de una lengua de hielo que

casi cerraba la brecha a través de la cual podríamos entrar en el espacio abierto, había un témpano desgastado por las olas que tenía la forma de un curioso monstruo antediluviano, un cerbero de hielo que custodiaba el paso. Tenía cabeza y ojos y se mecía con tanta fuerza que casi se daba la vuelta. Sus lados se hundían profundamente en el mar, y cuando volvía a elevarse, el agua parecía brotarle de los ojos, como si estuviera llorando ante nuestro escape de las garras de las placas. Esto puede parecerle fantasioso al lector, pero para nosotros, la impresión en ese momento era real. Las personas que viven en condiciones civilizadas, rodeadas de las diversas formas de vida de la naturaleza y de todo el trabajo conocido de sus propias manos, tal vez casi no se den cuenta de lo rápido que su mente, influida por sus ojos, responde a lo inusual y teje a su alrededor curiosas figuraciones, como las fantasías a la luz de la lumbre de nuestros días de infancia. Habíamos pasado mucho tiempo en el hielo y, en el fondo de nuestro corazón, deseábamos ver algo que se asemejara a rostros humanos y a formas vivientes en los contornos fantásticos y las formas masivamente toscas de los témpanos y las placas.

Al atardecer, amarramos a un pesado bloque cada bote con su boza atada a un montículo diferente a fin de evitar colisiones en medio del oleaje. Bajamos la cocina de grasa, hervimos agua para proporcionar leche caliente y servimos raciones frías. También bajamos las tiendas con forma de cúpula y les quitamos los aros a los cubre tiendas. Nuestra experiencia del día anterior en el mar abierto nos había mostrado que las tiendas deben empacarse bien ajustadas. La espuma había caído sobre la proa y se había convertido en hielo sobre la tela, que pronto se había vuelto peligrosamente pesada. Esa noche también debimos deshacernos de otros artículos de nuestro escaso equipamiento. Solo llevábamos las cosas que nos parecían esenciales, pero abandonamos todo y nos quedamos con lo mínimo que pudiera darnos seguridad. Habíamos abrigado la esperanza de pasar una noche tranquila, pero pronto nos vimos obligados a soltar las amarras, puesto que trozos de hielo suelto comenzaron a moverse alrededor del bloque. El hielo a la deriva siempre es atraído hacia el lado de sotavento de un bloque pesado, donde choca y presiona bajo la influencia de la corriente. Yo había decidido no correr el riesgo de que se repitiera la experiencia de la

noche anterior, de modo que no había subido los botes. Pasamos las horas de oscuridad manteniendo en lontananza la línea principal de la banquisa, protegidos de los trozos más pequeños. Una lluvia constante y ráfagas de nieve ocultaban las estrellas y nos empapaban y, por momentos, la única manera de mantener los botes juntos era gritándonos. Nadie pudo dormir a causa del frío extremo, y no nos atrevíamos a juntarnos demasiado para mantenernos calientes, puesto que no podíamos ver a más de unos metros. En ocasiones, las sombras fantasmales de petreles plateados, blancos y fulmares pasaban volando cerca de nosotros y, a nuestro alrededor, oíamos las oreas resoplando, sus siseos como repentinos escapes de vapor. Las orcas eran una fuente de preocupación, puesto que una de ellas fácilmente podría haber dado la vuelta a un bote al salir a resoplar. De modo despreocupado, arrojaban a un lado trozos de hielo mucho más grandes que nuestros botes cuando se elevaban hasta la superficie, y tuvimos la inquietante sensación de que las partes pintadas de blanco de los cascos de los botes, tuvieran el aspecto de hielo vistas desde el fondo del mar. Unos marinos náufragos en los mares antárticos serían algo impensado para la filosofía de las orcas y, tras un examen más detallado, podrían parecer sabrosos sustitutos de las focas y los pingüinos. Ciertamente, observábamos las orcas con recelo.

Temprano por la mañana del 12 de abril, el tiempo mejoró, y el viento se calmó. El amanecer llegó con un cielo claro, frío y temeroso. Paseé la mirada por los rostros de mis compañeros del *James Caird* y vi rasgos demacrados y ojerosos. La tensión estaba empezando a notarse. Wild estaba al timón con la misma expresión tranquila y confiada que habría tenido en condiciones más felices; sus ojos de color azul acero contemplaban el día que había por delante. Todos los hombres, aunque era evidente que sufrían, hacían lo posible por estar alegres, y la perspectiva de un desayuno caliente los animaba. Les dije a los de los demás botes que, en cuanto encontráramos una placa apropiada se pondría a funcionar la cocina y pronto la leche caliente y el extracto salado de carne Bovril restablecerían a todos. Remamos hacia el oeste a través de la abierta banquisa, con placas de todas las formas y tamaños a cada lado nuestro, y cada hombre se dedicó a remar buscando ansiosamente un sitio apropiado para acampar. Podía medir

el deseo de comer de los diferentes miembros por el entusiasmo que exhibían al señalarme las placas que consideraban apropiadas para nuestro propósito. La temperatura era de alrededor de -12, 2 °C, y los trajes Burberry de los remeros crujían cuando los hombres se inclinaban sobre los remos. Noté pequeños fragmentos de hielo y escarcha que les caían de los brazos y el cuerpo. A las 8:00, una placa decente apareció delante de nosotros, y nos acercamos a ella. Bajamos la cocina, y pronto la comida que se cocinaba despidió un vapor que fue bien recibido mientras la cocina de grasa llameaba y humeaba. Nunca un cocinero trabajó bajo un escrutinio más ansioso. Worsley, Crean y yo permanecimos en nuestros respectivos botes para mantenerlos estables y evitar choques, puesto que el oleaje seguía fuerte, pero los otros hombres pudieron estirar sus piernas acalambradas y correr de aquí para allá «en la cocina», como expresó alguno. El sol ya se elevaba glorioso. Los trajes Burberry se estaban secando, y el hielo se estaba derritiendo en nuestras barbas. La comida humeante nos dio un renovado vigor, y en tres cuartos de hora volvimos a salir hacia el oeste con todas las velas desplegadas. Le habíamos puesto una vela adicional al *Stancomb Wills* y pudo seguirnos muy bien. Veíamos que verdaderamente estábamos en el borde de la placa con el mar azul y agitado por fuera del extremo del hielo hacia el norte. Olas de cresta blanca luchaban con las brillantes placas en el escenario de agua azul, e infinitas focas tomaban el sol y se revolcaban en cada trozo de hielo lo suficientemente grande para formar una balsa.

Habíamos avanzado hacia el oeste con remos y velas desde el 9 de abril y, en general, habían predominado los vientos del este. Las esperanzas eran grandes en cuanto a la observación de la posición al mediodía. Los optimistas pensaban que habíamos recorrido cien kilómetros hacia nuestro objetivo, y los cálculos más cautos indicaban por lo menos cincuenta kilómetros. El sol radiante y el brillante espectáculo a nuestro alrededor tal vez influyó sobre nuestras previsiones. Cuando se acercaba el mediodía, vi a Worsley, como oficial de navegación, balancearse sobre la borda del *Dudley Docker* con el brazo alrededor del mástil, listo para capturar la posición del sol. Obtuvo su observación, y esperamos con ansiedad mientras hacía sus cálculos. Luego, el *Dudley Docker* se alineó con el

James Caird, y salté al bote de Worsley para ver el resultado. Fue una penosa desilusión. En lugar de avanzar hacia el oeste, habíamos derivado hacia el sureste. En realidad, estábamos cincuenta kilómetros al este de la posición en la que nos encontrábamos cuando abandonamos la placa el día 9. Cazadores de focas que operan en esta área han observado que, con frecuencia, hay fuertes corrientes hacia el este, en el estrecho de Gerlache y, sin duda, habíamos pasado por una de esas corrientes. La causa sería un viento fuerte del noroeste proveniente del cabo de Hornos, que produjo la marejada que ya nos había causado tantos problemas. Después de consultarlo en voz baja con Worsley y Wild, anuncié que no habíamos avanzado tanto como esperábamos, pero no informé a la tripulación acerca de nuestro retroceso.

El tema de nuestro curso ahora exigía un mayor estudio. La isla Decepción parecía estar fuera de nuestro alcance. El viento era malo para llegar a la isla Elefante y, como el mar estaba abierto hacia el suroeste, analicé con Worsley y Wild la conveniencia de proceder hacia la bahía Esperanza, en el continente antártico, a solo ciento treinta kilómetros de distancia. La isla Elefante era la isla más cercana, pero estaba fuera del cuerpo principal de la banquisa y, aunque el viento hubiera sido favorable, habríamos dudado en ese momento en particular de si enfrentarnos al mar abierto. Establecimos un curso aproximado hacia la bahía Esperanza, y los botes se volvieron a poner en movimiento. Le indiqué a Worsley la línea de un témpano que había más adelante y le dije que, de ser posible, se diera prisa antes de que cayera la noche.

Esto fue alrededor de las tres de la tarde. Ya navegábamos, y como el *Stancomb Wills* no podía mantener la velocidad de los otros dos botes, lo remolqué, porque no deseaba repetir la experiencia del día en que abandonamos el témpano que se desmoronaba. El *Dudley Docker* siguió adelante, pero se acercó a nosotros a toda prisa al atardecer. Worsley había estado cerca del témpano e informó que era inaccesible. Se balanceaba en la marejada y exhibía una horrible franja de hielo. Las noticias eran malas. En la luz que desaparecía, nos dirigimos hacia la línea de un banco de hielo y lo encontramos tan revuelto y maltrecho por el mar que no quedaba un solo fragmento lo suficientemente grande para que nos brindara anclaje y

refugio. A algo más de tres kilómetros, vimos un trozo más grande de hielo y logramos llegar hasta él, después de algunas dificultades, para asegurar los botes. Llevé la proa de mi bote hasta la placa, mientras que Howe, con la boza en la mano, estaba preparado para saltar. De pie para ver que posibilidades teníamos, mientras los remos estaban listos para respaldar el momento en que Howe saltara, pude ver que no habría posibilidades de desembarcar la cocina esa noche. Howe apenas logró pararse en el borde de la placa, y luego amarró la boza a un montículo. Los otros dos botes fueron amarrados junto al *James Caird*. No podían estar a popa del nuestro en una fila, puesto que planchas de hielo muy finas llegaban a la deriva bordeando la placa y juntándose a sotavento. Como estaban las cosas, pasamos las siguientes dos horas alejando con varas el hielo a la deriva que se abalanzaba sobre nosotros. La cocina de grasa no pudo usarse, de modo que encendimos los hornillos Primus. El mar estaba encrespado y agitado, y el *Dudley Docker* no podía encender su Primus, pues algo estaba suelto. Los hombres de ese bote tuvieron que esperar hasta que el cocinero del *James Caird* hirvió la primera olla de leche.

Los botes chocaban entre sí con tanta fuerza que tuve que soltar un poco la boza del *Stancomb Wills* y ponerlo a popa. Alrededor había mucho hielo que venía y debía ser alejado con varas. Luego, el *Dudley Docker*, al ser el bote más pesado, comenzó a dañar al *James Caird*; entonces, alejé el *Dudley Docker*. El *James Caird* permaneció amarrado al hielo, con el *Dudley Docker* y el *Stancomb Wills* en fila detrás de él. La oscuridad era completa, y debimos forzar la vista para ver los fragmentos de hielo que nos amenazaban. Poco después creímos ver, dibujada contra el cielo, la forma de un enorme témpano que se abalanzaba sobre nosotros, pero este amenazador espectáculo se transformó en una nube baja delante de la luna que salía. La luna apareció en un cielo claro. El viento cambió hacia el sureste a medida que la luz aumentó y empujó los botes de costado hacia el dentado borde de la placa. Debimos cortar la boza del *James Caird* y alejarlo, con lo cual perdimos muchos metros de valioso cabo. No había tiempo de soltar amarras. Luego, nos alejamos de la placa y pasamos toda la noche en el mar abierto y helado; el *Dudley Docker* ahora estaba adelante, el *James Caird* detrás de él y el *Stancomb Wills* era el tercero en la fila. Los

botes estaban unidos entre sí mediante sus cabos de proa. La mayor parte del tiempo, el *Dudley Docker* protegió al *James Caird* y al *Stancomb Wills* del oleaje, y los hombres que estaban remando lo pasaron mejor que los que estaban en los otros botes, esperando inactivos a que llegara el amanecer. La temperatura había descendido a -20 °C y, en la superficie del mar, se formó una capa de hielo. Cuando no estábamos de guardia, nos abrazábamos para darnos calor. Nuestros trajes congelados se derretían donde nuestros cuerpos se juntaban y, cuando el menor movimiento exponía estos puntos relativamente calientes al aire cortante, nos aferrábamos unos a otros, inmóviles, y nos susurrábamos nuestras esperanzas y nuestros pensamientos. En ocasiones, de un cielo casi claro llegaban chubascos de nieve, que caían en silencio sobre el mar y dejaban una fina mortaja blanca sobre nuestros cuerpos y nuestros botes.

El amanecer del 13 de abril llegó claro y luminoso, con nubes ocasionales. La mayoría de los hombres ahora se veían realmente agotados y tensos. Tenían los labios resquebrajados y los ojos y los párpados enrojecidos en los rostros cubiertos de sal. Incluso las barbas de los más jóvenes podrían haber pertenecido a patriarcas, puesto que el hielo y la sal las habían vuelto blancas. Llamé al *Dudley Docker* para que se acercara y vi que el estado de los hombres no era mejor que a bordo del *James Cairel*. Era claro que teníamos que llegar a tierra rápidamente, y decidí que nos dirigiéramos a la isla Elefante. El viento había virado en dirección a esa isla rocosa, ahora a unos ciento sesenta kilómetros de distancia, y el hielo que nos separaba de la bahía Esperanza se había cerrado durante la noche desde el sur. A las 18:00, distribuimos las provisiones entre los tres botes, en vista de la posibilidad de estar separados. La preparación de un desayuno caliente estaba fuera de discusión. El viento era fuerte, y el mar estaba embravecido en el hielo suelto a nuestro alrededor. Comimos algo frío, y di órdenes de que toda la tripulación podía comer todo lo que quisiera. Esta concesión se debía, en parte, a que me daba cuenta de que tendríamos que arrojar algunas de las provisiones cuando llegáramos al mar abierto a fin de aligerar los botes. Esperaba, además, que una comida completa de raciones frías compensara, en cierta medida, la falta de alimento caliente y de refugio. Por desgracia, algunos de los hombres no pudieron aprovechar la comida extra

debido al mareo. Pobres compañeros, ya bastante era estar acurrucados en los botes recargados, azotados por la espuma, congelados, sin tener los ataques de mareo añadidos a la lista de sus males. Sin embargo, surgieron algunas sonrisas causadas por la grave situación de un hombre que tenía la costumbre de acumular trozos de comida para el día en que se muriera de hambre que, a su criterio, siempre parecía estar cerca, y que ahora estaba condenado a observar con impotencia cómo sus hambrientos camaradas con imperturbables estómagos hacían desaparecer bizcochos, raciones y azúcar con extraordinaria rapidez.

Avanzamos con el viento a través del hielo suelto, con un hombre en la proa de cada bote tratando de alejar con un remo roto los trozos de hielo que no podían evitarse. Yo consideraba que la velocidad era esencial. A veces, no podían impedirse las colisiones. El *James Caird* estaba a la cabeza, donde soportó lo más fuerte del ataque de los fragmentos que acechaban, y un afilado espolón de hielo le hizo un agujero por encima de la línea de agua, pero este contratiempo no nos detuvo. Más tarde, el viento cobró fuerza y debimos arrizar las velas para no golpear el hielo con tanta fuerza. El *Dudley Docker* venía detrás del *James Caird*, y el *Stancomb Wills* lo seguía. Yo había dado la orden de que los botes debían mantenerse a treinta o treinta y cinco metros de distancia, para reducir el peligro de una colisión si un bote era detenido por el hielo. La banquisa se estaba estrechando, y llegamos a ocasionales áreas abiertas donde se había formado hielo fino durante la noche. Cuando nos topábamos con este hielo nuevo, teníamos que largar una mano de rizos en las velas para avanzar a través de él. Fuera de la banquisa el viento debe haber tenido la fuerza de un huracán. Se veían miles de pequeños peces muertos, probablemente a causa de una corriente fría y el mal tiempo. Flotaban en el agua y yacían en el hielo, donde habían sido arrojados por las olas. Los petreles y los págalos árticos se lanzaban en picado y los atrapaban como sardinas.

Avanzamos por las vías hasta que, a mediodía, de pronto fuimos arrojados fuera de la banquisa al océano abierto. Las aguas eran de un color azul oscuro y verde zafiro. Nuestras velas enseguida fueron izadas y, con un buen viento, navegamos por las olas como tres barcos vikingos en busca de la Atlántida perdida. Con las escotas bien lascadas y el sol que brillaba con

fuerza, disfrutamos por una horas de la sensación de la libertad y de la magia del mar, que nos compensó por el dolor y las dificultades de los días pasados. Por fin estábamos libres del hielo, en aguas en donde nuestros botes podían navegar. Renacieron los pensamientos acerca de nuestros hogares, ahogados por el amortiguado peso de la ansiedad de días y noches, y las dificultades que aún debíamos superar disminuyeron en nuestra imaginación hasta casi desaparecer.

Durante la tarde tuvimos que tomar una segunda mano de rizos, puesto que el viento refrescó y los botes sobrecargados estaban dejando entrar mucha agua y navegaban con dificultad en el creciente mar. Yo había establecido el curso hacia la isla Elefante y estábamos progresando bien. El *Dudley Docker* me alcanzó al atardecer, y Worsley sugirió que debíamos estar en pie toda la noche; pero ya el *Stancomb Wills* era apenas visible entre las olas en el inminente atardecer, decidí que sería más seguro ponerse al pairo y esperar a que llegara la luz del día. No sería nada bueno que los botes se separaran durante la noche. El grupo debía permanecer junto y, además, me parecía que era posible que nos pasáramos de nuestra meta en la oscuridad y no pudiéramos regresar. De modo que hicimos un ancla flotante de remos y nos pusimos al pairo, el *Dudley Docker* a la cabeza, puesto que tenía la boza más extensa. El *James Caird* viró a popa del *Dudley Docker* y el *Stancomb Wills* nuevamente estuvo en tercer lugar. Comimos algo frío e hicimos lo poco que pudimos para que las cosas fueran cómodas durante las horas de oscuridad. El descanso era imposible para nosotros. Durante la mayor parte de la noche, la espuma rompía sobre los botes y se congelaba formando masas de hielo, en especial en la popa y en la proa. Debíamos romper este hielo a fin de que los botes no fueran demasiado pesados. La temperatura era muy baja, y el viento penetraba nuestra ropa y nos helaba de un modo casi insoportable. Yo dudaba acerca de si todos los hombres sobrevivirían aquella noche. Uno de nuestros problemas era la falta de agua. Nos habíamos ido tan de repente de la banquisa hacia el mar abierto que no habíamos tenido tiempo de traer a bordo hielo para derretir en las cocinas, y sin hielo no podíamos preparar comida caliente. El *Dudley Docker* tenía un trozo de hielo que pesaba unos cinco kilogramos, que compartimos con toda la tripulación.

Chupábamos pequeños pedazos y obteníamos algo de alivio para la sed provocada por la espuma salada, pero al mismo tiempo reducíamos el calor de nuestro cuerpo. El estado de la mayoría de los hombres era lastimoso. Todos teníamos la boca hinchada y apenas podíamos tocar la comida. Yo anhelaba profundamente que amaneciera. Llamaba a los otros botes a intervalos durante la noche para preguntarles cómo estaban las cosas. Los hombres siempre lograban contestar con alegría. Uno de los tripulantes del *Stancomb Wills* gritó, «estamos bien, pero me gustaría tener unos mitones secos». La broma trajo una sonrisa a los labios resquebrajados. Bien podría haber pedido la luna. Lo único seco que había a bordo de los botes eran las bocas hinchadas y las lenguas ardientes. La sed es uno de los problemas a los que se expone el viajero en regiones polares. El hielo puede ser abundante en todas partes, pero no es bebible hasta que se derrite, y la cantidad que puede disolverse en la boca es limitada. Habíamos tenido sed durante los días de tanto remar en la banquisa, y nuestro estado se agravó rápidamente con la espuma salada. Nuestros sacos de dormir nos podrían haber dado algo de calor, pero estaban fuera de nuestro alcance. Estaban guardados debajo de las tiendas, en la proa, encerrados bajo una capa de hielo como una malla, y estábamos tan acalambrados que no podíamos sacarlos.

Por fin amaneció y, con el alba, el tiempo aclaró, y el viento amainó hasta convertirse en una suave brisa del suroeste. Una magnífica salida del sol anunció lo que esperábamos que fuera nuestro último día en los botes. De un color rosado bajo la luz que se intensificaba, el elevado pico de la isla Clarence hablaba de la próxima salida gloriosa del sol. El cielo se tornó azul arriba de nosotros, y las crestas de las olas destellaban alegremente. En cuanto estuvo bastante claro, picamos y limpiamos el hielo de la proa y la popa. Los timones se habían retirado durante la noche a fin de evitar que las bozas se enredaran en ellos. Lanzamos nuestra ancla flotante y subimos los remos. Durante la noche, habían adquirido el grosor de postes de telégrafo mientras se elevaban y bajaban en el mar helado, y se les debió quitar el hielo antes de poder subirlos a bordo.

Ahora teníamos una sed espantosa. Descubrimos que podíamos tener un alivio momentáneo mordiendo trozos de carne cruda de foca y bebiendo la

sangre, pero la sed regresaba con el doble de fuerza debido a la carne salada. Por lo tanto, di órdenes de que la carne solo debía repartirse a intervalos establecidos durante el día o cuando la sed parecía amenazar la razón de algún individuo en particular. A pleno día, la isla Elefante aparecía fría y severa hacia el NNO. Esta se encontraba en el rumbo que Worsley había establecido, y le felicité por la precisión de su navegación en esas difíciles circunstancias, con dos días de cálculos muertos mientras seguíamos un curso sinuoso a través de la banquisa y después de derivar durante dos noches a merced del viento y de las olas. El *Stancomb Wills* se acercó, y McIlroy informó que los pies de Blackborrow mostraban grandes señales de congelación. Esto era desafortunado, pero nada podía hacerse. La mayoría de los hombres estaban hasta cierto punto congelados, y era interesante notar que los «veteranos». Wild, Crean, Hurley y yo estábamos bien. Al parecer, estábamos aclimatados a la temperatura antártica normal, aunque más tarde nos enteramos de que no éramos inmunes.

Durante todo el día, con una brisa débil en nuestra proa de babor, navegamos y remamos a través del mar abierto. Habríamos dado todo el té de China por un trozo de hielo para derretir, pero no había hielo a nuestro alcance. Había tres témpanos a la vista, y remamos hacia ellos con la esperanza de encontrar escombros flotando en el mar a sotavento, pero eran duros y azules, sin una señal de división, y el oleaje que se elevaba a su alrededor mientras subían y bajaban nos impedía acercarnos a ellos. El viento en forma gradual nos arrastraba hacia adelante y, a medida que avanzaba el día, los rayos del sol caían ferozmente desde un cielo sin nubes sobre los hombres acosados por el dolor. El avance era lento, pero poco a poco la isla Elefante se fue acercando. Siempre que yo me ocupaba de los otros botes haciendo señas y dando órdenes, Wild se sentaba al timón del *James Caird*. Parecía impasible frente a la fatiga e impertérrito ante las privaciones. A eso de las cuatro de la tarde, se levantó una tenaz brisa y, al soplar contra la corriente, pronto encrespó el mar. Durante la siguiente hora, a pesar de remar con fuerza, parecía que no avanzábamos en absoluto. El *James Caird* y el *Dudley Docker* se habían turnado para remolcar al *Stancomb Wills*, pero mi bote ahora empezó a remolcar al *Stancomb Wills*

de forma permanente, puesto que el *James Caird* podía desplegar más velamen que el *Dudley Docker* en el viento que arreciaba.

Nos estábamos acercando al lado sureste de la isla Elefante, con viento de entre el noroeste y el oeste. Los botes, ceñidos al viento lo más posible, avanzaban despacio y, cuando cayó la noche, nuestra meta aún estaba a unos kilómetros de distancia. El mar estaba embravecido. Pronto perdimos de vista al *Stancomb Wills*, sujetado a popa del *James Caird* por la boza, pero en ocasiones, el resplandor blanco del agua que rompía revelaba su presencia. Cuando la oscuridad fue completa, me senté en la popa con la mano en la boza para enterarme en caso de que el otro bote se soltara y mantuve esa posición durante toda la noche. El cabo se volvió pesado con el hielo mientras que el mar invisible subía a nuestro paso, y nuestra pequeña nave se mecía fuertemente con el movimiento de las aguas. Al atardecer, les había dicho a los hombres del *Stancomb Wills* que si su bote se soltaba durante la noche y no podían remar contra el viento, se dirigieran al lado este de la isla Clarence y esperaran allí a que llegáramos. Aunque no pudiéramos desembarcar en la isla Elefante, de nada serviría que el tercer bote estuviera a la deriva.

Fue una noche dura. Los hombres, excepto el vigía, se acurrucaron unos junto a otros en el fondo del bote, tratando de obtener el poco calor que podían de los sacos de dormir empapados y de sus cuerpos. El viento sopló cada vez con mayor fuerza, y el mar se puso cada vez más encrespado. El bote caía pesadamente atravesando las ráfagas y se elevaba contra el viento, sacudiéndose la vela bajo las rachas más feroces. De vez en cuando, a medida que la noche avanzaba, la luna brillaba a través de una rendija en las nubes que corrían, y en la momentánea luz, pude ver las caras fantasmales de los hombres, sentados para equilibrar el bote cuando se inclinaba por el viento. Cuando la luna estaba oculta, su presencia se revelaba aún por la luz reflejada en los glaciares de la isla que fluían. La temperatura había descendido mucho, y parecía imposible que la incomodidad general de nuestra situación aumentara; sin embargo, la tierra que se cernía delante de nosotros era un faro de seguridad, y creo que todos estábamos animados por la esperanza de que, al día siguiente, llegaría el fin de nuestros problemas inmediatos. Por lo menos, tendríamos tierra firme bajo nuestros pies.

Mientras la boza del *Stancomb Wílls* se tensaba y se aflojaba en mi mano, mis pensamientos estaban ocupados con planes para el futuro.

Hacia la medianoche, el viento cambió al suroeste, y este cambio nos permitió acercarnos más a la isla. Un poco más tarde, el *Dudley Docker* se acercó al *James Caird*, y Worsley sugirió con un grito que se adelantaría para buscar un sitio donde desembarcar. Su bote estaba a la popa del *James Caird* con el *Stancomb Wílls* a remolque. Le dije que podía intentarlo, pero que no debía perder de vista al *James Caird*. En cuanto se alejó, cayó una fuerte tormenta de nieve, y en la oscuridad los botes se separaron. Perdí de vista al *Dudley Docker*. Esta separación me produjo gran preocupación durante las siguientes horas de la noche. El oleaje era cruzado, y yo no estaba en absoluto seguro de que todo estuviera bien con el bote desaparecido. Las olas no se veían en la oscuridad, aunque podía sentirse la dirección y la fuerza del viento y, en semejantes condiciones, en un bote abierto, podría sobrevenir un desastre al navegante más experimentado. Dirigí la lámpara brújula hacia la vela con la esperanza de que la señal resultara visible a bordo del *Dudley Docker*, pero no obtuve respuesta alguna. Esforzamos la vista con el viento en la cara esperando captar una señal en respuesta y repetimos la nuestra a intervalos.

Mi preocupación, de hecho, no tenía fundamento. Citaré el propio relato de Worsley de lo que le pasó al *Dudley Docker*.

«A eso de la medianoche, perdimos de vista al *James Caird*, que remolcaba el *Stancomb Wílls*, pero poco después vimos la luz de la lámpara brújula del *James Caird*, que Sir Ernest estaba apuntando sobre su vela como una guía para nosotros. Contestamos encendiendo nuestra vela dentro de la tienda y dejando que la luz brillara a través de ella. Al mismo tiempo, obtuvimos la dirección del viento y la dirección en la que avanzar gracias a mi pequeña brújula de bolsillo, puesto que la del bote estaba destrozada. Con esta vela, nuestros pobres compañeros encendieron sus pipas, su único consuelo, puesto que nuestra terrible sed nos impedía comer nada. Para entonces, estábamos en medio de corrientes opuestas que, combinadas con el mar agitado y abultado, impedía evitar que el *Dudley Docker* se anegara. De hecho, nos entró mucha agua por la popa y también a través y sobre la proa, aunque estábamos navegando de bolina. Lees, que reconocía ser un

pésimo remero, se lució achicando agua sin parar, tarea en el que fue bien secundado por Cheetham. Greenstreet, un tipo magnífico, me relevó en el timón y, en general, ayudó en todas partes. Él y Macklin fueron, en todo momento, mis remeros popeles de babor y de estribor. McLeod y Cheetham eran dos buenos marinos y remeros: el primero, un viejo lobo de mar gruñón; el segundo, un pirata hasta la médula. En lo peor de la tormenta aquella noche, Cheetham me estaba comprando fósforos a cambio de botellas de champán, una botella por fósforo (demasiado barata; le debí cobrar dos botellas). Pagará el champán cuando abra su *pub* en Hull, y yo pueda ir allí… Ya habíamos pasado ciento ocho horas de trabajo y de vaivenes; congelados y empapados, prácticamente sin poder dormir. Creo que Sir Ernest, Wild, Greenstreet y yo podríamos decir que no dormimos en absoluto. Si bien ya hacía dieciséis meses que estábamos en un mar revuelto, solo cuatro hombres estaban realmente mareados, pero muchos otros estaban sin color.

»La temperatura era de -11,1 °C, pero no sufrimos el frío extremo de la noche anterior. Greenstreet tenía el pie derecho muy congelado, pero Lees lo restableció sosteniéndolo en su suéter contra su estómago. Otros hombres sufrían congelaciones menores, principalmente debido al hecho de que su ropa estaba empapada con agua salada… Estábamos cerca de la tierra cuando llegó la mañana, pero no podíamos ver nada a través de la nieve y el rocío del mar. Los ojos comenzaron a fallarme. El constante esfuerzo por mirar a barlovento observando el mar que nos azotaba, al parecer me había provocado conjuntivitis. No veía ni podía calcular la distancia en forma adecuada y, en un momento, me quedé dormido frente al timón. A las 3:00, Greenstreet me relevó. Estaba tan acalambrado después de tantas horas, helado y empapado, y en la misma encogida postura sobre los aparejos y el timón, que los otros hombres tuvieron que arrastrarme al medio del bote y estirarme como a una navaja, primero frotando mis muslos y mis ingles y, luego, mi estómago.

»Cuando amaneció, nos encontrábamos cerca de la tierra, pero el tiempo estaba tan malo que no veíamos dónde desembarcar. Habiendo tomado el timón nuevamente después de descansar una hora al abrigo (por decirlo de alguna manera) de la tienda que chorreaba, llevé al *Dudley*

Docker a través del vendaval, siguiendo la costa hacia el norte. Durante la primera hora, este curso fue bastante arriesgado, puesto que el mar revuelto del que nos estábamos escapando amenazaba con anegar el bote, pero a las 8:00, habíamos obtenido un poco de socaire de la tierra. Entonces, pude mantenerlo muy cerca, a lo largo del frente de un glaciar, con el fin de recoger trozos de hielo de agua dulce mientras navegábamos entre ellos. Nuestra sed era intensa. Pronto tuvimos algo de hielo a bordo, y durante la siguiente hora y media chupamos y masticamos fragmentos de hielo con ávido deleite.

»Todo este tiempo estuvimos bordeando la costa bajo altísimos acantilados rocosos y escarpados glaciares que no ofrecían la mínima posibilidad de desembarcar en ninguna parte. A las 9:30, vislumbramos una playa estrecha y rocosa en la base de un risco y un acantilado muy alto, y nos dirigimos hacia ella. Para nuestra alegría, avistamos el *James Caird* y el *Stancomb Wills* que navegaban hacia la misma bahía pequeña delante de nosotros. Estábamos tan encantados que lanzamos tres vivas, que no fueron oídos a bordo de los otros botes debido al rugido del oleaje. Sin embargo, pronto los alcanzamos y pudimos intercambiar experiencias en la playa».

Nuestra experiencia en el *James Caird* había sido similar, aunque no habíamos podido mantenernos a barlovento tan bien como el *Dudley Docker*. Esto fue venturoso, puesto que el *James Caird* y el *Stancomb Wills* derivaron a sotavento de la gran ensenada en la que ingresó el *Dudley Docker* y de la que tuvo que salir con el mar a popa. Así, evitamos el riesgo de que el *Stancomb Wills* se hundiera en el mar. El tiempo estuvo muy tupido por la mañana. De hecho, a las 7:00 estuvimos justo debajo de los acantilados que caían a pique al mar, antes de que los viéramos. Seguimos la costa hacia el norte y, en todo momento, los escarpados acantilados y los glaciares se presentaban ante nuestros ojos inquisidores. El mar rompía con fuerza contra estas paredes, y un desembarco habría sido imposible en cualquier condición. Recogimos trozos de hielo y los chupamos con ansia. A las 9:00, en el extremo noroeste de la isla, vimos una playa angosta a los pies de los acantilados. Afuera había una serie de rocas fuertemente golpeadas por el oleaje, pero con un estrecho canal que nos mostraba una abertura en medio del agua revuelta. Decidí que debíamos enfrentarnos a

los peligros de este poco atractivo lugar de desembarco. Dos días y dos noches sin bebida ni comida caliente habían hecho estragos con la mayoría de los hombres, y no podíamos suponer que había otro refugio más seguro a nuestro alcance. El *Stancomb Wills* era el bote más ligero y más práctico, y le pedí que se acercara con la intención de llevarlo a través de la abertura el primero y cerciorarme de las posibilidades de un desembarco antes de que el *James Caird* se aventurara. Estaba subiéndome al *Stancomb Wills* cuando vi el *Dudley Docker* aparecer por la popa, navegando a vela. La visión me quitó un gran peso de la mente.

Remando con cuidado y evitando la marejada que mostraba dónde había rocas hundidas, llevamos el *Stancomb Wills* hacia la abertura en el acantilado. Luego, con unas pocas paladas, avanzamos por encima del oleaje y llevamos el bote hasta una playa rocosa. La siguiente ola lo empujó un poco más lejos. Este era el primer desembarco jamás hecho en la isla Elefante, y se me ocurrió que el honor debía corresponder al miembro más joven de la expedición, de modo que le dije a Blackborrow que saltara. Parecía estar en un estado cercano al coma y, a fin de evitar más retraso, le ayudé a saltar, quizás un tanto rudamente, por el costado del bote. Enseguida se sentó en la espuma de las olas y no se movió. Luego, de pronto me di cuenta de que me había olvidado de que sus pies estaban congelados. Algunos de nosotros saltamos y lo llevamos a un sitio seco. Fue una experiencia algo dura para Blackborrow, pero de todas maneras, ahora puede decir que fue el primer hombre en sentarse en la isla Elefante. Posiblemente en ese momento haya estado dispuesto a renunciar a cualquier distinción de ese tipo. Desembarcamos al cocinero con su cocina de grasa, una provisión de combustible y algunos paquetes de leche en polvo y, también, varios de los hombres. El resto de nosotros volvió a salir para guiar a los otros botes a través del canal. El *James Caird* era demasiado pesado para llevarlo directamente a la playa, de modo que después de que la mayoría de los hombres desembarcaron del *Dudley Docker* y del *Stancomb Wills,* supervisé el transbordo del equipo del *James Caird* fuera del arrecife. Luego, pasamos todos y, en unos pocos minutos, los tres botes estuvieron en tierra. Un curioso espectáculo se presentó ante mis ojos cuando desembarqué por segunda vez. Algunos de los hombres se tambaleaban por

la playa como si hubieran encontrado una fuente inagotable de alcohol en la desolada costa. Se reían ruidosamente, levantaban piedras y dejaban caer puñados de guijarros entre los dedos como avaros deleitándose frente al oro acumulado. Las sonrisas y las risas, que hacían que los labios resquebrajados se volvieran a partir, y las exclamaciones de júbilo al ver dos focas vivas en la playa me hicieron pensar, por un momento, en esa fastuosa hora de la infancia cuando por fin se abre la puerta y el árbol de Navidad en todo su esplendor aparece ante nuestros ojos. Recuerdo que Wild, que siempre estaba por encima de la suerte, buena y mala, desembarcó mientras yo miraba a los hombres y permaneció junto a mí tan tranquilo y despreocupado como si hubiera bajado de su automóvil para dar un paseo por el parque.

Pronto, media docena de nosotros bajamos las provisiones a tierra. Nuestras fuerzas ya estaban casi extintas, y era mucho trabajo llevar nuestras cosas por las piedras y las rocas hasta el pie del acantilado, pero no nos atrevimos a dejar nada al alcance de la marea. Debimos caminar con el agua helada hasta las rodillas a fin de levantar los equipos de los botes. Cuando terminamos, arrastramos los tres botes un poco más sobre la playa y nos dirigimos, agradecidos, a disfrutar de la bebida caliente que el cocinero había preparado. Aquellos de nosotros que estábamos relativamente en forma debimos esperar hasta que los miembros más débiles del grupo hubieran recibido su ración, pero cada uno por fin recibió su tazón de leche caliente, y nunca nada tuvo un sabor más agradable. Luego siguió filete de foca y grasa, puesto que las focas que habían sido tan descuidadas y habían esperado nuestra llegada a la playa ya habían sido sacrificadas. No hubo descanso para el cocinero. La cocina de grasa ardía y chisporroteaba con fuerza mientras preparaba, no una, sino muchas comidas, que se juntaron en un atracón de comida que duró todo un día. Bebimos agua y comimos carne de foca hasta que cada hombre alcanzó el límite de su capacidad.

Las tiendas se montaron con remos para sujetarlas y, a las 15:00, nuestro campamento estaba en orden. El armazón original de las tiendas había sido arrojado a la deriva en una de las placas a fin de ahorrar peso. La mayoría de los hombres se retiró temprano para gozar de un descanso

seguro y glorioso, que solo fue interrumpido por la llamada de cambio de guardia. La tarea principal del vigía era mantener encendida la cocina de grasa, y cada hombre de guardia parecía encontrar necesario cocinarse una comida durante su turno y otra antes de terminarlo.

Wild, Worsley y Hurley me acompañaron a inspeccionar nuestra playa antes de meternos en las tiendas. En ese momento, casi deseé haber postergado la observación hasta después de haber dormido, pero el sentido de la precaución que imponen las incertidumbres del viaje polar en la mente de uno me hicieron sentir inquieto. Lo que encontramos fue todo menos alentador. Signos evidentes mostraban que, durante las corrientes de primavera, la pequeña playa sería cubierta por el agua hasta el pie de los acantilados. En medio de una ventisca del noreste, tal como la que podíamos esperar en cualquier momento, las olas azotarían la pequeña barrera del arrecife y romperían contra los lados de la pared rocosa detrás de nosotros. Unas terrazas bien marcadas mostraban el efecto de otros vendavales y, la parte trasera de la playa era muy pequeña, apenas un metro, por los derrumbes y la constante erosión que había soportado. Obviamente, debíamos hallar un mejor lugar para descansar. Decidí no compartir con los hombres todas las incertidumbres de nuestra situación hasta que hubieran disfrutado de toda la dulzura del descanso, sin preocuparse por la idea de que, en cualquier momento, podían ser llamados para volver a enfrentarse al peligro. La amenaza del mar había sido nuestro destino durante muchos muchos días, y un respiro significaba mucho para los cuerpos agotados y las mentes exhaustas.

Los acantilados al fondo de la playa eran inaccesibles, excepto en dos puntos donde había pronunciadas laderas nevadas. Ahora no estábamos preocupados por la comida, puesto que, además de nuestras propias raciones, había focas en la playa, y veíamos otras en el agua más allá del arrecife. Cada tanto, uno de los animales aparecía en el agua poco profunda y se arrastraba hasta la playa, que evidentemente, para ellos, era un sitio reconocido de descanso. En una pequeña isla rocosa que en cierta medida nos protegía del viento del noroeste, había una colonia de pingüinos de barbijo. Estas aves eran migratorias, y se podía esperar que nos abandonaran antes de que el invierno se instalara por completo, pero,

mientras tanto, estaban a nuestro alcance. Sin embargo, estas atracciones fueron anuladas por el hecho de que la playa estaba abierta al ataque del viento y el mar desde el noreste y el este. Los vendavales del este son más frecuentes que los del oeste en esa área de la Antártica durante el invierno. Antes de irme a dormir esa noche, estudié la situación y sopesé la posibilidad de poner los botes y nuestras provisiones en un lugar seguro, fuera del alcance del agua. Nosotros mismos podríamos haber subido un poco por las laderas nevadas, pero no podríamos haber llevado los botes con nosotros. El interior de la isla era absolutamente inaccesible. Subimos una de las laderas, y pronto nos detuvieron acantilados sobresalientes. Las rocas de detrás del campamento estaban muy erosionadas, y nos fijamos en los peñascos afilados y sin desgastar que habían caído de lo alto. Claramente había peligro de que algo cayera sobre nosotros si acampábamos en el fondo de la playa. Debíamos seguir avanzando. Con ese pensamiento en mente, llegué a mi tienda y me dormí sobre el terreno rocoso, que me brindó una reconfortante sensación de estabilidad. La princesa que no podía descansar sobre sus siete colchones de plumas porque había un guisante debajo de la pila, no podría haber entendido el placer que obteníamos de las irregularidades de las piedras, que era imposible que se rompieran debajo de nosotros o se fueran a la deriva; los montículos mismos eran dulces recordatorios de nuestra seguridad.

Temprano, a la mañana siguiente, 15 de abril, los hombres se pusieron en movimiento. El sol pronto brilló con fuerza, y pusimos a secar nuestros equipos mojados hasta que la playa pareció un campamento gitano de muy mala fama. Las botas y la vestimenta habían sufrido en forma considerable durante nuestros viajes. Había decidido enviar a Wild a que recorriera la costa en el *Stancomb Wills* para buscar un nuevo lugar donde establecer el campamento, y él y yo analizamos los detalles del viaje mientras tomábamos nuestro desayuno caliente de filete de foca y grasa. El campamento que yo deseaba encontrar era uno en donde el grupo pudiera vivir seguro durante semanas o, incluso, meses, sin peligro del mar o del viento en medio del más feroz de los vendavales de invierno. Wild debía dirigirse hacia el oeste a lo largo de la costa y debía llevar consigo a cuatro de los hombres que estaban en mejor estado: Marston, Crean, Vincent y

McCarthy. Si no regresaba antes de que oscureciera, encenderíamos una bengala, que le serviría de guía hacia la entrada del canal. El *Stancomb Wills* salió a las 11:00 y, rápidamente, se perdió de vista cuando dio vuelta a la isla. Luego, Hurley y yo caminamos por la playa hacia el oeste y trepamos por una brecha entre el acantilado y un gran pilar separado de basalto. La estrecha franja de playa estaba cargada de masas de rocas que habían caído de los acantilados. Avanzamos con esfuerzo durante tres kilómetros o más en busca de un sitio donde pudiéramos llevar los botes hasta la playa y montar un campamento permanente en caso de que la búsqueda de Wild resultara infructuosa, pero después de un vano esfuerzo de tres horas, debimos regresar. En el lado externo del pilar de basalto, habíamos encontrado una grieta en las rocas, fuera del alcance de todo, excepto de los vendavales más fuertes. Los guijarros redondeados mostraban que el mar llegaba a ese lugar en ocasiones. Allí decidí guardar diez cajas de raciones de Bovril para los viajes en trineo en caso de tener que salir rápidamente de donde estábamos. Podríamos regresar a buscar la comida más adelante si surgía la posibilidad.

Al regresar al campamento, encontramos a los hombres descansando u ocupándose de sus pertenencias. Clark había intentado pescar en la parte baja, más allá de las rocas, y había atrapado uno o dos peces pequeños. El día transcurrió con tranquilidad. Raspamos las agujas oxidadas contra las rocas hasta que quedaron brillantes, y remendamos y zurcimos la ropa. Nos sobrecogió una sensación de cansancio (como reacción, supongo, del esfuerzo de los días anteriores), pero la marea que subía por la playa más que el día anterior nos obligó a ocuparnos de los botes, que arrastramos lentamente hasta una saliente más alta. Nos vimos en la necesidad de trasladar nuestro campamento provisional más cerca del acantilado. Distribuí el terreno disponible para las tiendas, la cocina y otros propósitos, ya que cada centímetro era valioso. Cuando llegó la noche, el *Stancomb Wills* aún no había regresado, de modo que hice encender una bengala de grasa en la entrada del canal.

A eso de las 20:00, oímos una llamada en la distancia. No podíamos ver nada, pero pronto, como un pálido fantasma en medio de la oscuridad, apareció el bote, los rostros de los hombres blancos en el resplandor del

fuego. Wild llevó el bote hasta la playa con el oleaje y, en un par de minutos, lo arrastramos a un sitio seguro. Estaba esperando el informe de Wild con mucha ansiedad, y mi alivio fue grande cuando me dijo que había descubierto un banco de arena once kilómetros al oeste, de unos doscientos metros de largo, que formaba un ángulo recto con la costa y terminaba en el extremo que daba al mar en una masa de rocas. Una extensa ladera nevada unía el banco de arena con el extremo de la costa, y parecía que sería posible hacer una «cueva» en la nieve. El banco de arena, de todas maneras, sería un gran adelanto en relación con nuestra estrecha playa. Wild añadió que el lugar que describía era el único lugar posible que había visto donde se podría montar un campamento. Más allá, hacia el oeste y el suroeste, se extendía una amenazadora línea de acantilados y de glaciares que llegaban hasta la orilla del mar. Pensó que cuando soplaran fuertes ventiscas del suroeste o del este, el banco de arena sería azotado por la espuma del mar, pero las olas no romperían sobre él. Los botes podrían ubicarse en una playa que tenía un declive.

Después de oír esta buena noticia, estaba ansioso por irme del campamento de la playa. Cuando soplaba viento, era favorable para la travesía a lo largo de la costa. El tiempo había sido bueno durante dos días y, en cualquier momento, podía haber algún cambio. Les dije a todos los hombres que saldríamos temprano a la mañana siguiente. Una foca recién cazada proporcionó una lujosa cena de filete y grasa, y luego dormimos cómodamente hasta la madrugada.

La mañana del 17 de abril amaneció con tiempo bueno y claro. El mar estaba calmo, pero a lo lejos podíamos ver la línea de una masa de hielo, que parecía estar aproximándose. Ya habíamos notado la banquisa y los témpanos arrastrados por la corriente hacia el este y, luego, rápidamente hacia el oeste. La corriente iba a ocho kilómetros por hora, y algo parecido había retrasado a Wild en su regreso del banco de arena. La crecida y la bajada de la marea era solo de un metro y medio en ese momento, pero la luna estaba creciendo y las mareas subían. La aparición de hielo enfatizó la importancia de que nos fuéramos de inmediato. Sería un grave problema quedar atrapados en la playa por la banquisa. Los botes pronto estuvieron en el agua poco profunda y, después de un rápido desayuno, todos los

hombres trabajaron duro para llevar a bordo los equipos y las provisiones. Tuvimos un percance cuando estábamos echando los botes al agua. Estábamos usando remos como rodillos, y tres se rompieron, con lo cual nos quedamos sin ellos para el viaje que aún debíamos emprender. Los preparativos tomaron más tiempo del que había esperado; de hecho, al parecer había cierta reticencia por parte de varios hombres a dejar la inhóspita seguridad de la pequeña playa y aventurarse una vez más en el océano. Pero el traslado era imperativo y, a las 11:00, ya habíamos salido, con el *James Caird* a la cabeza. En el momento en que rodeamos la pequeña isla ocupada por los pingüinos de barbijo, el *willywaw*[10] se abatió desde los acantilados de seiscientos metros detrás de nosotros, un anuncio del temporal del sur que llegaría en menos de media hora.

Pronto estuvimos remando con fuerza con el temporal sobre nuestra proa. Nunca nos había costado tanto. El viento cambió del sur al suroeste, y la falta de remos se convirtió en un asunto grave. El *James Caird*, al ser el bote más pesado, tenía que tener una dotación completa de remeros, mientras que al *Dudley Docker* y al *Stancomb Wills* les faltaban y se turnaban usando el remo que quedaba. Un fuerte oleaje se abatía atronador contra los acantilados y, por momentos, casi chocamos con las rocas, arrastrados por aguas verdes y arremolinadas. Debimos mantenernos cerca de la costa a fin de evitar quedar atrapados en el mar embravecido, que estaba blanco y convertido en una masa viviente de espuma por las furiosas ráfagas. Después de dos horas de extenuante esfuerzo, estábamos casi exhaustos, pero fuimos lo bastante afortunados para encontrar un relativo refugio detrás de unas rocas. Más adelante, se elevaban los escarpados acantilados unos cientos de metros, y las aves marinas que revoloteaban por las hendiduras de la roca parecían diminutas debido a la altura. Los botes subían y bajaban en el gran oleaje, pero el mar no rompía en nuestro pequeño refugio, y descansamos allí mientras comíamos nuestra ración fría. Algunos de los hombres debieron permanecer junto a los remos a fin de alejar los botes de las paredes de los acantilados.

Después de una pausa de media hora, di la orden de volver a empezar. El *Dudley Docker* estaba avanzando con tres remos, puesto que el *Stancomb Wills* tenía el que estaba suelto, y se desplazó a sotavento en una

ráfaga particularmente fuerte. Lo observé con preocupación luchar contra el viento y el mar. Habría sido inútil llevar el *James Caird* para ayudar al *Dudley Docker*, puesto que a nosotros mismos nos estaba costando mucho avanzar con el bote más pesado. Lo único que podíamos hacer era seguir adelante y esperar lo mejor. Todos los hombres estaban empapados nuevamente y muchos estaban sintiendo el frío con severidad. Nos abrimos paso otra vez y avanzamos por una gran columna de roca que se erguía fuera del mar y se elevaba a una altura de unos setecientos metros. Una línea de arrecifes se extendía entre la costa y esta columna y, mientras nos acercábamos, pensé que tendríamos que enfrentarnos al mar agitado más allá; sin embargo, una interrupción en el oleaje blanco reveló una brecha en el arrecife y, con esfuerzo, pasamos por ella, con el viento que traía nubes de espuma a nuestro babor. El *Stancomb Wills* siguió a salvo. En medio de la espuma que azotaba, perdí de vista por completo al *Dudley Docker*. Era obvio que tendría que ir por afuera de la columna, puesto que estaba derivando demasiado, pero no podía ver qué sucedía con él y no me atreví a detenerme. Fue un momento horrible. Por fin, alrededor de las 17:00, el *James Caird* y el *Stancomb Wills* llegaron a aguas relativamente tranquilas, y vimos la playa de Wild justo delante de nosotros. Miré hacia atrás en vano en busca del *Dudley Docker*.

El agua alrededor del banco de arena estaba cubierta de rocas, y el mar se elevaba entre ellas. Ordené al *Stancomb Wills* que se dirigiera a la playa por donde parecía más despejado, y en unos momentos, el primer bote estuvo en tierra, y los hombres saltaron al tiempo que lo sujetaban para que la ola que se retiraba no lo arrastrase. De inmediato vi que estaba a salvo y allí llevé al *James Caird*. Algunos de nosotros gateamos hasta la playa por la orilla del mar y atamos la boza alrededor de una roca para sujetar el bote y protegerlo de la contracorriente. Luego, comenzamos a bajar las provisiones y los equipos, trabajando como posesos, puesto que los botes no podían arrastrarse hasta que hubieran sido vaciados. Enseguida se encendió la cocina de grasa, y el cocinero comenzó a preparar bebida caliente. Estábamos trabajando en los botes cuando vi a Rickenson palidecer y tambalearse en el agua. Lo arrastré fuera de ella y lo envié a la cocina, que había sido ubicada al resguardo de unas rocas. McIlroy se acercó a él y

descubrió que su corazón había estado sometido a un esfuerzo excesivo durante más tiempo del recomendado. Estaba en malas condiciones y necesitaba atención médica de inmediato. Hay algunos hombres que trabajan más de lo que les corresponde e intentan más de lo que son físicamente capaces de hacer. Rickenson era una de estas almas entusiastas. Sufría, como muchos otros miembros de la expedición, de graves forúnculos. Estos atacaron nuestras muñecas, brazos y piernas. Al parecer, esta dolencia se debía a estar constantemente mojados con agua salada, al roce de la ropa húmeda y a la exposición.

Estaba muy preocupado por el *Dudley Docker*, y tanto mis ojos como mi pensamiento estuvieron dirigidos hacia el este mientras llevábamos las provisiones a tierra; sin embargo, antes de pasada media hora, el bote apareció, avanzando con esfuerzo a través del mar lleno de espuma blanca, y pronto alcanzó la relativa calma de la bahía. Lo observamos llegar con esa sensación de alivio que siente el marino cuando cruza la barra del puerto. La marea estaba bajando con rapidez, y Worsley aligeró el *Dudley Docker* colocando algunas cajas sobre una roca exterior, de donde fueron recuperadas más tarde. Luego llevó su bote a la playa y, con el trabajo de muchos hombres, pronto tuvimos nuestras pertenencias en la playa y nuestros tres botes por encima de la marca de agua. El banco de arena no era en absoluto un lugar ideal para acampar; era escarpado, desolado e inhóspito, apenas uno o dos acres de roca y guijarros, con el mar que rompía a su alrededor, excepto donde la ladera nevada, que subía hasta un glaciar, formaba la frontera con la tierra. Pero algunas de las rocas más grandes proporcionaban cierta protección contra el viento, y cuando nos apiñamos alrededor de la cocina de grasa, con el humo acre que volaba hacia nuestras caras, nos sentimos un grupo feliz. Después de todo, habíamos cumplido otra etapa del viaje de regreso a casa y podíamos permitirnos olvidar por una hora los problemas del futuro. La vida no era tan mala. Cenamos mientras la nieve se deslizaba desde la superficie del glaciar, y nuestros cuerpos helados fueron calentándose. Luego, secamos un poco de tabaco en la cocina y disfrutamos de nuestras pipas antes de arrastrarnos a nuestras tiendas. La nieve nos había impedido encontrar la línea de la marea, y no estábamos seguros de cuánto iba a meterse el mar en

nuestra playa. Monté mi tienda del lado del campamento que daba al mar para poder recibir la advertencia inmediata de peligro y, ciertamente, alrededor de las dos de la mañana, una pequeña ola se metió debajo de la lona de la tienda. Esta fue una demostración práctica de que no nos habíamos alejado lo suficiente del mar, pero en la semipenumbra era difícil ver dónde podríamos encontrar seguridad. Tal vez fue afortunado que la experiencia nos hubiera acostumbrado a la molestia que representaban los forzosos cambios repentinos de campamento. Desarmamos las tiendas y volvimos a montarlas cerca de las altas rocas, en el extremo del banco de arena que daba al mar, donde grandes peñascos formaban un incómodo lugar de descanso. La nieve caía profusamente. Entonces, la tripulación debió ayudar a arrastrar los botes aún más sobre la playa y, en esta tarea, sufrimos un grave contratiempo. Dos de nuestras cuatro bolsas de ropa habían sido colocadas debajo de la sentina del *James Caird* y, antes de que nos diéramos cuenta del peligro, una ola levantó el bote y arrastró las dos bolsas al agua. No tuvimos ninguna posibilidad de recuperarlas. Este accidente no completó el relato de los contratiempos de la noche. La gran tienda para ocho hombres fue hecha pedazos la mañana siguiente. Algunos de los hombres que la habían ocupado se refugiaron en otras tiendas, pero varios permanecieron en sus sacos de dormir debajo de los fragmentos de tela hasta que fue hora de salir.

La mañana del 18 de abril soplaba un temporal del sur, y la nieve que volaba cubría todo. La perspectiva era poco feliz, sin duda, pero había mucho trabajo por hacer, y no podíamos ceder al deseo de permanecer en los sacos de dormir. En la playa había algunos elefantes marinos por encima de la marca de la marea alta, y cazamos varios de los más jóvenes para obtener carne y grasa. La tienda grande no pudo ser reemplazada y, a fin de proporcionar refugio para los hombres, dimos vuelta el *Dudley Docker* y sujetamos el lado opuesto al viento con rocas. También amarramos la boza y el cabo de popa alrededor de las rocas más pesadas, a fin de protegernos contra el peligro de que el bote fuera movido por el viento. Las dos bolsas de ropa estaban flotando entre los fragmentos de hielo y del glaciar en el lado del banco de arena opuesto al viento, y no parecía posible llegar a ellas. El temporal continuó todo el día y, al hielo que caía desde la

superficie del glaciar se le añadieron los grandes copos de nieve que caían del cielo. Hice un examen cuidadoso del banco de arena a fin de cerciorarme de sus posibilidades como lugar de campamento. Al parecer, parte de la playa estaba por encima de la marca de la marea alta, y las rocas que había más arriba de los guijarros brindaban cierta protección. Sería posible subir por la ladera nevada hacia el glaciar con buen tiempo, pero decidí no ir a explorar en esa dirección durante el temporal. En el extremo del banco de arena que daba al mar, estaba la masa de roca ya mencionada. En estas rocas, había algunos miles de pingüinos de barbijo, con algunos pingüinos papua, cosa que observamos con mucha satisfacción en el momento de nuestro desembarco. El pingüino antártico no es en absoluto el mejor de los pingüinos desde el punto de vista del viajero hambriento, pero representa alimento. A las 8:00, aquella mañana, vi los pingüinos de barbijo congregándose en forma ordenada cerca de la orilla del mar, y pensé que se estarían alistando para la excursión de pesca diaria, pero pronto resultó evidente que estaban tramando algo importante. Iban a migrar y, con su partida, mucho alimento valioso quedaría fuera de nuestro alcance. Rápidamente, nos armamos con trozos del trineo y otros garrotes improvisados y nos dirigimos hacia la colonia. Llegamos demasiado tarde. Los líderes graznaron una orden, y las columnas de aves se lanzaron al mar en filas ininterrumpidas. Siguiendo a sus líderes, los pingüinos se zambullían en el mar y reaparecían en el agua que se elevaba, más allá. Algunos de los más débiles se asustaron y regresaron a la playa, donde luego cayeron víctimas de nuestras necesidades; pero el ejército principal se fue hacia el norte, y no volvimos a verlo. Temíamos que los pingüinos papúa siguieran el ejemplo de sus primos de barbijo, pero permanecieron con nosotros; al parecer, no tenían el hábito migratorio. Eran relativamente pocos en número, pero, de tanto en tanto, llegaban del mar y subían por nuestra playa. El antártico es el pingüino más llamativo de todas las variedades más pequeñas de pingüinos en lo que se refiere al color, y supera en gran medida al pingüino de Adelia en el peso de las patas y el pecho, las partes que más nos interesaban.

El espacio que ocupaba la colonia de pingüinos, ahora desierto, con toda certeza estaba por encima de la marca de la marea alta en todo momento, y

subimos la saliente rocosa en busca de un lugar para montar nuestras tiendas. Los pingüinos sabían que no tenían que descansar donde el mar podía alcanzarlos, incluso cuando la marea más alta estuviera respaldada por el temporal más fuerte. Las desventajas de un campamento en la colonia eran obvias. El olor era fuerte, por decirlo de alguna manera, y no era probable que disminuyera cuando el calor de nuestros cuerpos derritiera la superficie. Sin embargo, no tuvimos mucha opción a la hora de elegir lugares, y esa tarde excavamos un sitio donde colocar dos tiendas en los restos de la colonia y lo nivelamos con nieve y rocas. Mi tienda, la nº 1, fue montada bajo el acantilado, y allí viví durante mi estancia en la isla Elefante. La tienda de Crean estaba cerca, y las otras tres, que tenían nieve bastante limpia debajo de ellas, se encontraban a algunos metros. La quinta tienda estaba algo destartalada. El material de la tienda rota para ocho hombres había sido extendido sobre un tosco marco de remos, y eso proporcionó cierto abrigo a los hombres que la ocuparon.

La disposición de nuestro campamento, la verificación de nuestros equipos, la matanza y el desuello de las focas y los elefantes marinos nos mantuvieron ocupados durante el día, y nos fuimos temprano a nuestros sacos de dormir. Mis compañeros de la tienda nº 1 y yo no estábamos destinados a pasar una noche agradable. El calor de nuestros cuerpos pronto derritió la nieve, y los restos debajo de nosotros y el piso de la tienda se convirtieron en un fango amarillo de olor nauseabundo. La nieve que se deslizaba del acantilado encima de nosotros hacía más pesados los lados de la tienda y, durante la noche, una ventisca particularmente tormentosa provocó que nuestro pequeño hogar se desplomara sobre nosotros. Permanecimos debajo de la lona cubierta de nieve hasta la mañana, pues intentar volver a montar la tienda en medio de la tormenta que rugía en la oscuridad de la noche parecía una empresa inútil.

El tiempo seguía malo la mañana del 19 de abril. Algunos de los hombres mostraban signos de desmoralización. No tenían deseos de abandonar las tiendas cuando llegaba la hora de salir, y era obvio que estaban pensando más en las incomodidades del momento que en la buena suerte que nos había llevado a tierra firme y a una relativa seguridad. Las condiciones de los guantes y los gorros que me mostraron algunos hombres

desalentados ilustraron el proverbial descuido del marino. Estos artículos se habían congelado durante la noche, y los dueños consideraron, al parecer, que este estado de las cosas les daba el derecho de quejarse. Decían que querían ropa seca y que su salud no admitía que hicieran trabajo alguno. Solo mediante algunos métodos drásticos fueron inducidos a hacerlo. Los guantes y los gorros congelados sin duda son muy incómodos, y lo correcto es mantener estos artículos descongelados colocándoselos dentro de la camisa por la noche.

El temporal del sur, que trajo consigo mucha nieve, fue tan severo que cuando iba por la playa para matar una foca, una ráfaga de viento me derribó. Las ollas de la tienda nº 2 salieron volando hasta el mar en el mismo momento. Una caja de provisiones que había sido colocada sobre ellas para mantenerlas a salvo había sido dada vuelta por un chubasco. Estas ollas, por fortuna, no eran esenciales, puesto que casi todo se preparaba sobre la cocina de grasa. El sitio para cocinar fue instalado junto a las rocas, cerca de mi tienda, en un agujero que habíamos cavado a través de los restos de la colonia de pingüinos. Las cajas de provisiones brindaban cierta protección contra el viento, y una vela desplegada evitaba que la nieve cubriera al cocinero cuando estaba trabajando. No tenía mucho tiempo ocioso. La cantidad de filetes y de grasa de foca y elefante marino consumidos por nuestro grupo hambriento era casi increíble. No le faltaba ayuda: la cercanía de la cocina de grasa tenía cierta atracción para todos los miembros del grupo; pero se ganó la gratitud de todos gracias a su incansable energía al preparar las comidas que, por lo menos para nosotros, eran sabrosas y satisfactorias. Francamente, necesitábamos todo el bienestar que la comida caliente pudiera darnos. Los tentáculos helados del temporal se metían por cada resquicio de nuestra playa y se abrían paso, implacables, hasta nuestra ropa gastada y las tiendas andrajosas. La nieve que caía del glaciar y del cielo nos envolvía a nosotros y a nuestros equipos y tendía trampas a nuestros pies tambaleantes. El mar creciente golpeaba las rocas y los guijarros y arrojaba fragmentos de hielo a pocos centímetros de nuestros botes. Una vez, durante la mañana, el sol brilló a través de las nubes que pasaban a toda prisa, y pudimos vislumbrar el cielo azul; pero la promesa de buen tiempo no se cumplió. La visión optimista de la situación era que

nuestro campamento estaba a salvo. Podíamos soportar las incomodidades, y yo sentí que los hombres se beneficiarían con la posibilidad de descansar y de recuperarse.

CAPÍTULO IX
EL VIAJE EN BOTE

La creciente marea hizo que tuviéramos que arrastrar los botes más adentro sobre la playa. Fue una tarea en la que participaron todos los hombres y, después de mucho trabajo, colocamos los botes en una posición segura entre las rocas y atamos las bozas a grandes peñascos. Luego, analicé con Wild y Worsley las posibilidades que teníamos de llegar a Georgia del Sur antes de que el invierno nos bloqueara el paso. Había que hacer algún esfuerzo para asegurarnos un rescate. La privación y la congelación habían dejado su huella en el grupo, y la salud y el estado mental de varios hombres me estaban provocando una seria preocupación. Los pies de Blackborrow, que se habían congelado durante el viaje en bote, estaban en mal estado, y los dos médicos temían que fuera necesario operarlo. Me dijeron que tendrían que amputarle los dedos a menos que se pudiera recuperar el movimiento en un corto período. Además, las provisiones de alimentos eran un tema vital. Habíamos dejado diez cajas de provisiones en la grieta entre las rocas en el primer lugar donde habíamos acampado en la isla. Al examinar nuestras provisiones, vimos que teníamos raciones completas para todo el grupo para un período de cinco semanas. Las raciones podrían extenderse a lo largo de tres meses si se repartían en forma reducida, y probablemente serían complementadas con focas y elefantes marinos en alguna medida. No me atrevía a contar con toda confianza con los suministros de carne y grasa, puesto que los animales parecían haber abandonado la playa, y el invierno se acercaba. Nuestras

provisiones incluían tres focas y dos pieles y media (con la grasa). Dependíamos principalmente de la grasa como combustible y, tras un estudio preliminar de la situación, decidí que debería limitar al grupo a una comida caliente por día.

Era necesario realizar un viaje en barco en busca de rescate, y no debería demorarse. Esa conclusión se me impuso a la fuerza. El puerto más cercano donde podríamos asegurarnos ayuda con seguridad era Puerto Stanley, en las Islas Falkland, a casi novecientos kilómetros, pero resultaba casi imposible pretender avanzar contra el viento del noroeste predominante, en un bote frágil y debilitado con una pequeña superficie de velamen. Georgia del Sur estaba a mil trescientos kilómetros, pero se encontraba en la zona de los vientos del oeste, y podía contar con encontrar balleneros en cualquiera de las estaciones balleneras de la costa este. Se formaría un grupo para hacer el viaje en bote y regresar con ayuda antes de que pasara un mes, siempre que el mar no tuviera hielo y el bote sobreviviera en los grandes mares. No era difícil decidir que Georgia del Sur debía ser el objetivo, y procedí a planificar la manera y los medios para llevarlo a cabo. Los peligros de un viaje en bote de mil trescientos kilómetros en un océano subantártico tormentoso eran obvios, pero calculé que, en el peor de los casos, la aventura no agregaría nada a los riesgos que correrían los hombres que quedarían en la isla. Habría menos bocas que alimentar durante el invierno, y en el bote no habría que llevar más provisiones que las necesarias para seis hombres para un mes, puesto que si no llegábamos a Georgia del Sur en ese tiempo, con seguridad nos hundiríamos. Una consideración que pesaba en mi mente era que no había ninguna posibilidad de que se hiciera una búsqueda para encontrarnos en la isla Elefante.

Había que analizar el caso en detalle, dado que todos los hombres sabían que los peligros del viaje propuesto eran extremos. El riesgo solo se justificaba por nuestra urgente necesidad de ayuda. Se sabe que el océano al sur del cabo de Hornos a mediados de mayo es la zona marítima del mundo azotada por las tormentas más tempestuosas. El tiempo es inestable, los cielos están oscuros y cubiertos, y los fuertes vientos son casi incesantes. Teníamos que enfrentar esas condiciones en un bote pequeño y dañado por

la intemperie, ya extenuados por el trabajo de los meses que habían pasado. Worsley y Wild se dieron cuenta de que había que intentarlo, y ambos me pidieron que les permitiera acompañarme en el viaje. De inmediato, le dije a Wild que él tendría que quedarse. Confiaba en él para que mantuviera unido al grupo mientras yo no estaba y para que intentara llegar a la isla Decepción con los hombres durante la primavera en caso de que fracasáramos en conseguir ayuda. Llevaría a Worsley conmigo, puesto que tenía un buen concepto de su precisión y rapidez como navegante y, en especial, de su respuesta y su cálculo de la posición en circunstancias difíciles, opinión que no hizo más que mejorar durante el viaje real. Se necesitarían otros cuatro hombres, y decidí pedir voluntarios, aunque, en realidad, sabía bastante bien a quienes elegir. Propuse que Crean se quedara en la isla como mano derecha de Wild, pero me pidió tanto que le permitiera venir en el bote que, después de consultarlo con Wild, le prometí llevarlo. Reuní a los hombres, les expliqué mi plan y pedí voluntarios. Muchos se postularon de inmediato. Otros no estaban en condiciones para el trabajo que habría que hacer, y otros no servirían de mucho en el bote, puesto que no eran marineros experimentados, aunque las vivencias de los meses recientes les daban cierto derecho a que se les tuviera cierta consideración como navegantes. McIlroy y Macklin estaban ansiosos por ir, pero se dieron cuenta de que su deber estaba en la isla con los enfermos. Sugirieron que llevara a Blackborrow para que consiguiera un refugio y calor cuanto antes, pero tuve que vetar esa idea. Ya sería muy difícil para los hombres en buen estado físico vivir en el bote. De hecho, no veía cómo un hombre enfermo, desvalido, acostado en el fondo del bote, podría sobrevivir en el mal tiempo al que, con seguridad, haríamos frente. Por fin, elegí a McNeish, McCarthy y Vincent además de a Worsley y a Crean. La tripulación parecía fuerte, y cuando miré a los hombres, sentí que mi confianza aumentaba.

Una vez tomada la decisión, caminé a través de la ventisca con Worsley y Wild para examinar el *James Caird*. El bote de seis metros, que nunca había aparentado ser grande, parecía haberse encogido de alguna misteriosa manera cuando lo miré a la luz de nuestra nueva empresa. Era un ballenero común de un barco, bastante fuerte, pero con señales del estrés que había

soportado desde el aplastamiento del *Endurance*. Al abandonar la banquisa se le había hecho un agujero que, por fortuna, estaba cerca de la línea de flotación y se le pudo parchear con facilidad. De pie junto a él, miramos la franja del mar tumultuoso, azotado por la tormenta que de interponía en nuestro camino. Estaba claro que nuestro viaje sería una gran aventura. Llamé al carpintero y le pregunté si podría hacer algo para acondicionar el bote. Primero me preguntó si iría conmigo, y pareció bastante complacido cuando le dije «Sí». Tenía más de cincuenta años y no estaba en las mejores condiciones, pero poseía buenos conocimientos de los botes de vela y era muy rápido. McCarthy dijo que podía idear algún tipo de cobertura para el *James Caird* si pudiera usar las tapas de las cajas y los cuatro patines de los trineos que habíamos atado dentro del bote para usar en caso de desembarcar en la Tierra de Graham en la bahía Wilhelmina. Esta bahía, que en una época fue el objetivo que deseábamos, había quedado atrás en el transcurso de nuestra deriva, pero habíamos conservado los patines. El carpintero propuso completar la cobertura con parte de nuestra lona y se puso a hacer planes de inmediato.

Había pasado el mediodía, y el vendaval estaba más fuerte que nunca. Ese día, no pudimos avanzar en nuestros preparativos. Las tiendas sufrían en el viento, y la marea estaba creciendo. Nos abrimos paso hasta la ladera de nieve del lado de la costa del banco de arena, con intenciones de cavar un pozo en la nieve lo suficientemente grande para refugiar al grupo. Se me ocurrió que Wild y sus hombres podrían acampar allí durante mi ausencia, dado que parecía imposible que las tiendas duraran muchos más días frente a los ataques del viento; no obstante, al examinar el lugar observamos que todo pozo que caváramos probablemente quedaría tapado en poco tiempo por la nieve que volaba. Cuando ya había oscurecido, a alrededor de las 17:00, nos fuimos a dormir, después de una cena que consistió en un tazón de leche caliente, una de nuestras preciadas galletas y una pata fría de pingüino para cada uno.

La mañana siguiente, 20 de abril, el vendaval soplaba más fuerte que nunca. No pudimos trabajar. Ventisca y nieve, nieve y ventisca, calmas repentinas y feroces resurgimientos. Durante los períodos de calma, podíamos ver en el horizonte lejano hacia el noreste témpanos de toda

forma y tamaño avanzando delante del vendaval, y el siniestro aspecto de las masas que se movían con velocidad nos hacía sentirnos en verdad agradecidos porque en vez de luchar contra la tormenta entre los hielos, solo teníamos que mirar la nieve que volaba desde los glaciares y las cimas de los montes terrestres. En ocasiones, las ráfagas nos hacían caer, pero al menos caíamos sobre piso sólido y no sobre las placas de hielo que se balanceaban. Dos focas llegaron a la playa ese día, y una de ellas se acercó a menos de diez metros de mi tienda. Tanta necesidad teníamos de alimentos y grasa que llamé a todos los hombres y organicé una hilera de golpeadores en vez de simplemente caminar hasta la foca y golpearla en la nariz. Estábamos preparados para caer sobre esta foca en masa si intentaba escapar. La matanza se hizo con el mango de un pico, y en unos pocos minutos se cargó el alimento para cinco días y el combustible para seis días en un lugar seguro entre las grandes rocas sobre la marca de la marea alta. Durante este día, el cocinero, que había trabajado bien sobre la banquisa y durante el viaje en bote, de repente se desplomó. Yo estaba en la cocina en ese momento y lo vi caer. Lo arrastré cuesta abajo hasta su tienda y lo metí en su refugio con órdenes a sus compañeros de tienda de que lo mantuvieran en su saco de dormir hasta que yo le permitiera salir o hasta que los médicos dijeran que estaba lo suficientemente bien. Luego, reemplacé al cocinero con uno de los hombres que había expresado su deseo de echarse y dejarse morir. La tarea de mantener vivo el fuego de la cocina era difícil y agotadora, y alejó sus pensamientos del estado de dejadez que le acechaba. De hecho, algo más tarde lo encontré seriamente preocupado por el secado de un par de medias, naturalmente no demasiado limpias, que colgaban muy cerca de la leche que tomaríamos esa noche. El hecho de estar ocupado volvió a encaminar sus pensamientos a los cuidados ordinarios de la vida.

Hubo un período de calma en el mal tiempo el 21 de abril, y el carpintero comenzó a juntar material para hacer la cubierta del *James Caird*. Colocó el mástil del *Stancomb Wills* de proa a popa dentro del *James Caird* a la manera de refuerzo longitudinal y así confirió a la quilla y al bote en su conjunto una mayor rigidez para soportar los esfuerzos de «quebranto», es decir, la elevación del centro de la embarcación respecto de

la proa y la popa por efecto de las ondas del mar. No tenía suficiente madera para hacer una cubierta, pero usando los patines de los trineos y las tapas de las cajas, construyó un marco que se extendía desde el castillo de proa hasta la sección a popa del pozo. Se trató de un remiendo con parches, pero formó una base para un cobertor de lona. Teníamos un rollo de lona congelado y duro, y tuvimos que cortar el material y luego descongelarlo sobre la cocina de grasa, centímetro a centímetro, para que pudiera coserse y formar un cobertor. Cuando lo clavaron y atornillaron en su lugar le dio al bote una apariencia de seguridad, aunque tuve la desagradable sensación de que se asemejaba mucho al decorado de un escenario, que puede verse como una pared de granito pero que, en realidad, no es nada más que lona y listones. Como demostraron los acontecimientos, el cobertor cumplió bien su función. En realidad, no podríamos haber sobrevivido al viaje sin él.

El 22 de abril sopló otro fuerte vendaval que interfirió con nuestros preparativos para el viaje. El hornillo de la tienda nº 5 salió volando en una ráfaga y, aunque lo persiguieron hasta el borde del agua, desapareció para siempre. A Blackborrow le dolían mucho los pies, y McIlroy y Macklin pensaban que sería necesario operarlo pronto. Pensaban que no tenían cloroformo, pero luego encontraron un poco en el botiquín después de que nos fuimos. Ese día, fueron a buscar algunas cajas con provisiones que habíamos dejado en una roca lejos del banco de arena el día de nuestra llegada. Estábamos separando provisiones para el viaje en bote y eligiendo el equipo esencial de las escasas provisiones que teníamos. Hubo que llenar dos toneles de cuarenta litros con agua derretida de hielo cogido al pie del glaciar. La tarea fue bastante lenta. La cocina de grasa se mantuvo encendida durante toda la noche, y los guardias vaciaron el agua de la vasija en que se derretía el hielo en los toneles. Un grupo de trabajo comenzó a cavar un agujero en la ladera de nieve a unos doce metros sobre el nivel del mar con el objetivo de preparar un lugar para acampar. Al principio, avanzaron bastante, pero la nieve volaba sin cesar desde el hielo terrestre y, al final, el grupo tuvo que abandonar el proyecto.

El tiempo fue bueno el 13 de abril, y nos apresuramos con nuestras preparaciones. Este día finalmente decidí que la tripulación para el *James Cairel* debería estar constituida por Worsley, Crean, McNeish, McCarthy,

Vincent y yo. Al mediodía hubo una tormenta, con borrasca de nieve y fuertes chubascos. En ocasiones, el tiempo aclaraba durante unos pocos minutos, y podíamos ver una línea de bloques de hielo, a unos ocho kilómetros, moviéndose de oeste a este. Este escenario me provocó mayor prisa por salir rápidamente. El invierno se acercaba y pronto la banquisa podría bloquear por completo la isla y postergar nuestra partida días o incluso semanas; no pensé que el hielo fuera a permanecer en forma continua alrededor de la isla Elefante durante el invierno, puesto que los fuertes vientos y las rápidas corrientes lo mantendrían en movimiento. Habíamos observado hielo y témpanos que pasaban a una velocidad de unas cinco o seis millas por hora. Cierta cantidad de hielo se atascó cerca del extremo de nuestro banco de arena, pero el mar estaba despejado en el lugar donde tendría que echarse el bote al mar.

Worsley, Wild y yo escalamos hasta la cima de las rocas del lado del mar y examinamos el hielo desde un mejor punto panorámico del que ofrecía la playa. El cinturón de bloques de hielo parecía lo suficientemente roto para nuestro objetivo, y decidí que, a menos que las condiciones lo prohibieran, daríamos el primer paso en el *James Caird* la mañana siguiente. Resultaba obvio que el hielo podría cerrarse en cualquier momento. Una vez tomada esta decisión, pasé el resto del día revisando el bote, los aparejos, las provisiones y analizando los planes con Worsley y Wild.

Nuestra última noche sobre la tierra firme de la isla Elefante fue fría e incómoda. Nos levantamos al amanecer y desayunamos. Luego botamos el *Stancomb Wills* y le cargamos las provisiones, los aparejos y el lastre, que sería transferido al *James Caird* cuando se echara al mar el bote más pesado. El lastre consistía en bolsas hechas con mantas y llenas de arena y, juntas, alcanzaban un peso total de casi quinientos kilogramos. Además, habíamos juntado una cantidad de piedras redondas y más de cien kilogramos de hielo, que complementaría nuestros toneles de agua.

Las provisiones que cargamos en el *James Caird*, que durarían un mes para seis hombres, fueron las siguientes:

30 cajas de fósforos.

25 litros de parafina.
1 lata de alcohol metílico.
10 cajas de bengalas diurnas.
1 caja de bengalas nocturnas de luz azul.
2 hornillos Primus con repuestos y hurgones.
1 hornillo Nansen de aluminio.
6 sacos de dormir.
Unas pocas medias extra.
Unas pocas velas y algo de aceite de grasa en una bolsa de grasa.
Alimentos:
3 cajas de raciones para trineos =300 raciones.
2 cajas de frutos secos =200 raciones
2 cajas de galletas =600 galletas.
1 caja de terrones de azúcar.
30 paquetes de Trumilk.
1 lata de cubitos Bovril.
1 lata de sal Cerebos.
136 litros de agua.
120 kilogramos de hielo.
Instrumentos:
Sextante.
Ancla de capa.
Binoculares.
Cartas.
Brújula prismática.
Aneroide.

El oleaje estaba suave cuando se botó el *Stancomb Wills*, y el bote se hizo a la mar sin dificultades; pero media hora después, cuando estábamos bajando el *Caird*, el oleaje aumentó de repente. Al parecer, el movimiento del hielo de afuera había hecho una abertura y permitido que entrara el mar sin que lo neutralizara la línea de bloques de hielo. El oleaje dificultó la maniobra. Muchos de nosotros nos mojamos hasta la cintura mientras arrastrábamos el bote, asunto serio en ese clima. Cuando el *James Caird*

estuvo a flote en la marejada, casi se dio vuelta entre las rocas antes de que pudiéramos alejarlo, y Vincent y el carpintero, que estaban en la cubierta, cayeron al agua. Realmente fue mala suerte, porque los dos hombres tendrían pocas posibilidades de secar la ropa después de que nos pusiéramos en camino. Hurley, que tenía el ojo del fotógrafo profesional para los «incidentes», se aseguró una foto del caos, y creo con firmeza que le hubiese gustado que los dos desafortunados hombres permanecieran en el agua hasta que pudiera obtener una «instantánea» de cerca; pero los levantamos de inmediato, sin que nos importaran sus sentimientos.

El *James Caird* pronto estuvo alejado de la rompiente. Usamos todas las sogas disponibles a guisa de boza larga para evitar que se alejara con la corriente hacia el noreste, y cuando el *Stancomb Wills* estuvo a su lado, transferimos su carga y volvimos a la costa a buscar más. Cuando estaba llegando a la orilla esta vez, el mar golpeó la popa y lo llenó por la mitad con agua. Lo tuvimos que dar vuelta y vaciar antes de poder hacer el viaje de regreso. Cada miembro de la tripulación del *Stancomb Wills* estaba mojado hasta los huesos. Los barriles para agua fueron remolcados detrás del *Stancomb Wills* en este segundo viaje, y el oleaje, que crecía con rapidez, empujó el bote contra las rocas, donde uno de los barriles se desfondó. Este accidente luego demostró ser serio, dado que había entrado agua de mar en el barril y el contenido ahora estaba salobre.

Para el mediodía, el *James Caird* estaba listo para el viaje. Vincent y el carpintero habían conseguido algunas ropas secas cambiándolas con algunos miembros del grupo que estaba en tierra (luego me enteré de que pasaron quince días completos antes de que la vestimenta empapada finalmente se secara), y la tripulación del bote estaba cerca esperando la orden de partir. Soplaba una brisa moderada del oeste. Me dirigí a tierra en el *Stancomb Wills* y crucé unas últimas palabras con Wild, quien quedaría al mando, con instrucciones sobre su curso de acción en caso de que no lográramos volver con ayuda, aunque prácticamente dejé la situación y el rango de acción y medidas a su criterio, convencido de que actuaría con sensatez. Le dije que le confiaba el grupo y me despedí de los hombres. Entonces, nos apartamos por última vez y en pocos minutos estábamos a bordo del *James Caird*. La tripulación del *Stancomb Wills* nos dio la mano

cuando los botes chocaron entre sí y por última vez nos desearon buena suerte. Luego, mientras colocábamos el foque, cortamos la boza y nos alejamos hacia el noreste. Los hombres que quedaron en tierra formaban un grupito patético en la playa, con las sombrías alturas de la isla detrás de ellos y el mar enfurecido a sus pies, pero nos saludaron con la mano y nos lanzaron «vivas» tres veces. Sus corazones albergaban esperanzas y confiaban en que nosotros volveríamos con la ayuda que necesitaban.

Habíamos colocado todas las velas, y el *James Caird* pronto perdió de vista la playa y la hilera de figuras oscuras. El viento del oeste nos llevó con rapidez a la línea de bloques de hielo, y cuando ingresamos en ellos me puse de pie con el brazo alrededor del mástil mientras dirigía la maniobra, a fin de evitar los grandes trozos de hielo que eran despedidos por la fuerza del mar. El hielo se volvió más grueso y nos vimos forzados a virar casi hacia el este, de proa al viento en dirección a una abertura que había visto por la mañana desde un punto alto en tierra. Ahora no podía ver la abertura, pero habíamos partido en su dirección y estaba preparado para descubrir que había recibido la influencia de la deriva hacia el este. A las cuatro de la tarde, encontramos el canal, que era mucho más angosto de lo que había parecido durante la mañana, aunque aún era navegable. Arriamos las velas, y pasamos a remo sin tocar el hielo en ninguna parte y, para las 5:30 de la tarde, estábamos lejos de la linea de bloques de hielo y había aguas libres delante de nosotros. Pasamos otro trozo de hielo en la oscuridad una hora más tarde, pero el hielo había quedado atrás, y con un viento favorable que inflaba las velas, condujimos nuestra pequeña embarcación durante la noche, con las esperanzas centradas en nuestro distante objetivo. El oleaje era bastante grueso ahora, y cuando llegó el momento de nuestra primera comida de la noche, nos resultó muy difícil mantener encendido el hornillo Primus y evitar que el *hoosh* salpicara fuera de la olla. Se necesitaron tres hombres para ayudar en la cocina, uno que sostenía el hornillo y otros dos que vigilaban la olla de aluminio, que tenían que alejar del Primus cada vez que el movimiento del bote amenazaba con un desastre. Asimismo, había que proteger el hornillo del agua, dado que la espuma llegaba desde la proa y nuestra endeble cubierta no era en absoluto a prueba de agua. Todas estas operaciones se llevaban a cabo en el limitado espacio debajo de la cubierta,

donde los hombres estaban acostados o arrodillados y se adaptaban lo mejor posible a los ángulos de nuestras cajas y lastre. Era incómodo, pero hallábamos consuelo al reflexionar que, sin la cubierta, no podríamos haber usado el hornillo.

El relato de los siguientes dieciséis días es de una lucha suprema entre las revueltas aguas. El océano subantártico estuvo a la altura de su mala reputación invernal. Decidí ir hacia el norte durante, al menos, dos días, mientras que el viento se mantuviera y, así, llegar a un clima más cálido antes de virar hacia el este y trazar un rumbo hacia Georgia del Sur. Hicimos turnos de dos horas en el timón. Los hombres que no estaban de guardia se metieron en los empapados sacos de dormir e intentaron olvidar sus problemas durante un tiempo; pero no había comodidad en el bote. Las bolsas y las cajas parecían estar vivos por su infalible talento al presentar sus ángulos más incómodos a nuestros cuerpos que buscaban descansar. Un hombre podría imaginar, por un momento, que había encontrado una posición de alivio, pero en poco tiempo siempre descubría que alguna punta tenaz se le clavaba en el músculo o en los huesos. La primera noche a bordo el bote fue totalmente incómodo para todos, y nos sentimos en verdad regocijados cuando amaneció y pudimos comenzar a preparar un desayuno caliente.

Este informe del viaje a Georgia del Sur se basa en las escasas notas tomadas día a día. Las notas por lo general se referían a los simples hechos relacionados con las distancias, las posiciones y el tiempo, pero nuestros recuerdos retuvieron los incidentes de los días que pasaban en un período que nunca olvidaríamos. Al dirigirnos hacia el norte durante los primeros dos días, esperaba encontrar un clima más cálido y, también, evitar las líneas de bloques de hielo que podrían extenderse más allá del cuerpo principal. Necesitábamos toda la ventaja que pudiéramos obtener a raíz de una mayor altitud para navegar en el gran círculo, pero teníamos que ser cautelosos respecto de posibles corrientes de hielo. Acalambrados en nuestros espacios angostos y mojados en forma continua por la espuma, sufrimos severamente por el frío durante el viaje. Luchábamos contra el mar y el viento y, a su vez, librábamos una lucha diaria para mantenernos vivos. A veces, enfrentábamos un terrible peligro. Por lo general, nos

mantenía saber que estábamos avanzando hacia la tierra de destino, aunque había días y noches en que estábamos al pairo, yendo a la deriva de los mares blancos por la tormenta y mirando interesados y no con temor las masas de agua que se elevaban, y eran arrojadas hacia un lado y otro por la naturaleza, orgullosa de su fuerza. Los valles parecían profundos cuando estábamos entre vertiginosas aguas. Las colinas se veían altas cuando nos encaramábamos por momentos en las crestas de olas gigantes a punto de romper. Casi siempre soplaban vendavales. Nuestro bote era tan pequeño y tan grandes eran los mares que a menudo la vela aleteaba ociosamente en la calma entre las crestas de dos olas. Luego subíamos la próxima colina y atrapábamos la furia completa del vendaval donde la blancura, similar al algodón, del agua que rompía emergía a nuestro alrededor. Tuvimos nuestros momentos de risa, inusuales, en verdad, pero lo suficientemente reales. Incluso cuando los labios partidos y las bocas hinchadas expresaban los signos externos y visibles de la diversión, podíamos ver un chiste de naturaleza primitiva. El sentido del humor del hombre casi siempre es avivado por las insignificantes desgracias de sus vecinos, y nunca olvidaré los intentos de Worsley, en una ocasión, de colocar el sostén de aluminio sobre el hornillo Primus después de que se había caído durante un fuerte balanceo. Con los dedos congelados, lo levantó, se le cayó, lo volvió a levantar y jugueteó con él con cautela como si se tratara de algún frágil artículo de un atuendo femenino. Reímos, mejor dicho, hicimos burlas entre risas.

Llegó el viento fuerte y se convirtió en un vendaval del noroeste el tercer día de viaje. Nos mantuvimos alejados hacia el este. Los mares que crecían descubrieron la debilidad de nuestra cubierta. Los continuos golpes movían las tapas de las cajas y los patines de los trineos de modo tal que la lona se combaba hacia abajo y acumulaba agua. Luego, gotas heladas, además de la espuma torrencial, cayeron en popa y proa del bote. Los clavos que el carpintero había extraído de las cajas en la isla Elefante y que había usado para fijar los listones eran demasiado cortos para que la cubierta estuviera firme. Hicimos lo que pudimos para asegurarla, pero nuestros medios eran muy limitados, y el agua continuaba entrando en el bote por muchos lugares. Se necesitaba achicar mucho, y nada de lo que

hiciéramos evitaba que nuestros aparejos se empaparan. El agua que caía de la lona era, de hecho, más molesta que las definitivas y repentinas duchas de espuma. Recostados bajo las bancadas durante las guardias de cubiertas, tratamos en vano de evitarla. No había lugares secos en el bote y, al final, simplemente nos cubrimos la cabeza con los Burberry y soportamos el agua que todo lo mojaba. Quien estaba de guardia tenía que achicar. No tuvimos un descanso real. El movimiento perpetuo del bote hacía que resultara imposible descansar; teníamos frío y estábamos doloridos y preocupados. Movimos las manos y las rodillas en la semioscuridad del día debajo de la cubierta. La oscuridad fue total para las 18:00, y a las 7:00 del día siguiente pudimos volver a vernos debajo de las bancadas. Teníamos unos pocos trozos de vela y los cuidábamos con esmero para poder tener luz a la hora de las comidas. Había un lugar bastante cerca en el bote, debajo de la cubierta sólida original a proa, y logramos proteger parte de nuestras galletas del agua salada, aunque no creo que ninguno de nosotros se haya sacado de la boca el sabor a sal durante la travesía.

La dificultad para movernos en el bote hubiera tenido su lado gracioso si no hubiésemos padecido tantos achaques y dolores. Teníamos que gatear debajo de las bancadas para movernos en el bote, y nuestras rodillas sufrían en forma considerable. Cuando se cambiaba de guardia, tenía que dirigirme a cada uno por su nombre y decirle cuándo y hacia dónde moverse, puesto que si todos los hombres se hubiesen puesto a gatear al mismo tiempo, el resultado habría sido una total confusión y muchos moratones. Además, había que tener en cuenta el equilibrio del bote. El orden de las guardias era cuatro por cuatro, tres hombres en el puesto. Un hombre tenía responsabilidad del timón, el segundo se encargaba de la vela y el tercero achicaba a más no poder. A veces, cuando el agua del bote había disminuido en proporciones razonables, podíamos usar la bomba. Esta bomba, que Hurley había fabricado con el estuche de la barra de Flinder del compás magnético de nuestro barco, era bastante eficaz, aunque no tenía gran capacidad. El hombre que se encargaba de la vela podía bombear adentro de la olla externa de la cocina, de mayor tamaño, que era levantada y vaciada fuera de borda cuando estaba llena. Teníamos un dispositivo por el cual el agua podía ir directamente de la bomba al mar a través de un

orificio en la borda, pero este orificio tuvo que taparse en una etapa temprana del viaje, dado que descubrimos que permitía la entrada de agua cuando el bote se balanceaba.

Mientras los recién entrados de guardia tiritaban a causa del viento y la espuma, los hombres que habían sido relevados buscaban con rapidez, a tientas, los sacos de dormir empapados e intentaban sentir algo del calor que habían dejado los últimos ocupantes, pero no siempre nos resultaba posible encontrar siquiera esta comodidad cuando terminábamos la guardia. Las rocas que habíamos colocado a bordo como lastre tenían que ser movidas continuamente a fin de equilibrar el bote y permitir un nuevo emplazamiento de la bomba, que se obturaba con pelos de los sacos de dormir y de las botas *finneskoe*[11]. Los cuatro sacos de dormir de piel de reno soltaban pelo libremente debido a que estaban siempre mojados, y pronto se vieron bastante peladas. El movimiento de las rocas era fastidioso y doloroso. Llegamos a conocer de vista y al tacto cada una de las piedras, y tengo vividos recuerdos de sus angulares peculiaridades, incluso hoy. Podrían haber sido de considerable interés como especímenes geológicos para un científico en condiciones más cordiales. Como lastre, eran útiles. Como pesos que había que mover en espacios estrechos eran abrumadoras. No perdonaron ni una sola parte de nuestros pobres cuerpos. Otro de nuestros problemas, que vale la pena mencionar aquí, era la irritación de nuestras piernas debido a la ropa húmeda, que no nos habíamos cambiado durante siete meses. La parte interior de nuestros muslos estaba al rojo vivo, y el único tubo de crema Hazeline que teníamos en el botiquín no logró aliviar nuestro dolor, que aumentaba por el ardor que provocaba el agua salada. En ese momento pensábamos que nunca dormíamos. El hecho es que nos quedábamos dormidos incómodos y nos despertábamos rápidamente por algún dolor nuevo o por una llamada para hacer algún otro trabajo. Mi propia cuota de desagrado general se vio acentuada por un fuerte ataque de ciática. La había sufrido por primera vez en las placas hacía algunos meses.

Las comidas eran regulares a pesar de los vendavales. Era esencial que se prestara atención a este punto, ya que las condiciones del viaje socavaban cada vez más nuestra vitalidad. El desayuno, a las 8:00, consistía en un

tazón de *hoosh* caliente hecho con una ración para trineos de Bovril, dos galletas y algunos terrones de azúcar. El almuerzo era a las 13:00, y constaba de una ración para trineos de Bovril, que comíamos cruda, y un tazón de leche caliente para cada hombre. Para el té, a las 17:00, teníamos el mismo menú. Luego, durante la noche, tomábamos una bebida caliente, por lo general leche. Las comidas constituían un enorme solaz en esos fríos días de tormenta. El resplandor del calor y la comodidad que nos provocaban la comida y la bebida nos tornaba optimistas. Teníamos dos frascos de Virol, que guardábamos para una emergencia; pero, al encontrarnos frente a la necesidad de una lámpara de aceite para alargar nuestra provisión de velas, vaciamos una de las latas de la forma que más nos gustó y le colocamos una mecha confeccionada rasgando un poco de lona. Cuando esta lámpara estuvo llena de aceite, dio un poco de luz, aunque se apagaba con facilidad, y nos resultó de gran ayuda durante la noche. Estábamos bastante bien en cuanto al combustible, puesto que teníamos veinticinco litros.

Un fuerte vendaval del suroeste que se levantó el cuarto día nos obligó a ponernos al pairo. Hubiese preferido capear el temporal, pero el mar estaba demasiado encrespado y nos arriesgábamos a que el *James Caird* se cruzara al viento tomando por avante y se inundara. La demora fue un fastidio, puesto que hasta ese momento habíamos estado haciendo sesenta o setenta millas por día, un buen avance con una superficie de velamen limitada. Nos mantuvimos al pairo con una doble mano de rizo tomada sobre la mayor y nuestra pequeña vela cangreja, y esperamos a que el vendaval amainara. Durante esa tarde, vimos trozos de un naufragio, probablemente los restos de un desafortunado buque que no había logrado soportar los fuertes vendavales al sur del cabo de Hornos. Las condiciones climáticas no mejoraron, y el quinto día el vendaval era tan fuerte que nos vimos obligados a arriar la mayor, doblemente rizada, e izar nuestro pequeño foque. Arrojamos el ancla de capa en un intento por mantener la proa del *James Caird* en la dirección del mar. El ancla consistía de una bolsa de lona triangular atada al extremo de una boza que permitía escurrirse desde la proa. El bote era lo suficientemente alto para presentar al viento y, a medida que derivaba hacia sotavento, el arrastre del ancla la mantenía proa a

barlovento. De esta manera, nuestro bote tomó la mayor parte de la onda del mar por la proa. Incluso entonces las crestas de las olas con frecuencia se encrespaban justo sobre nosotros y nos entraba una gran cantidad de agua, que había que achicar y bombear sin cesar. Si mirábamos a babor o a estribor veíamos un hueco como un túnel que se formaba cuando la cresta de una ola grande caía sobre la masa de agua que se abultaba. Mil veces pareció que el *James Caird* iba a ser engullido, pero el bote sobrevivió. El vendaval del suroeste provenía del continente antártico, y su gélido aliento hacía que la temperatura disminuyera hasta muy por debajo de cero. La espuma que salpicaba se congelaba en el bote y cubría la proa, los lados y la cubierta con una pesada capa de hielo. Esta acumulación de hielo redujo la flotabilidad de la embarcación y, en ese sentido, constituía un peligro más; no obstante, poseía una notable ventaja desde un punto de vista. El agua dejó de gotear y chorrear de la lona, y las salpicaduras llegaban solo al pozo, en el sector popel de la embarcación. No podíamos permitir que la carga de hielo aumentara más allá de cierto grado, y en turnos nos deslizamos de rodillas por la cubierta de proa, astillándolo y levantándolo con las herramientas disponibles.

Cuando amaneció por la mañana del sexto día, vimos y sentimos que el *James Caird* había perdido su elasticidad. No se levantaba frente a las aguas que venían en nuestra dirección. El peso del hielo que se había formado en él y sobre él durante la noche estaba afectándolo, y parecía más un tronco que un bote. La situación requería que se tomaran medidas inmediatas. En primer lugar, arrancamos los remos extra, que estaban encajonados en hielo y congelados a ambos lados del bote, y los arrojamos por la borda. Guardamos dos remos para usar cuando estuviéramos cerca de la costa. Dos de los sacos de dormir de piel también fueron arrojados por la borda; estaban totalmente mojados y pesaban, quizá, unos veinte kilogramos cada uno, y se habían congelado y endurecido durante la noche. Tres hombres hacían guardia en la cubierta inferior y cuanto la terminaban, era mejor meterse en el saco mojado que acababa de ser dejado por otro hombre que descongelar un saco hecho hielo con el calor de su desafortunado cuerpo. Ahora teníamos cuatro sacos, tres en uso y uno para una emergencia, en caso de que un miembro del equipo se enfermara en forma permanente. La

reducción de peso alivió la embarcación hasta cierto punto, y el hecho de astillar y levantar el hielo en forma masiva también resultó una gran contribución. Teníamos que ser muy cuidadosos de no clavar un hacha o un cuchillo en la lona congelada de la cubierta mientras nos arrastrábamos sobre ella, pero poco a poco nos deshicimos de una gran cantidad de hielo. El *James Caird* se elevó ante las interminables olas como si hubiera renacido.

A eso de las 11 de la mañana, de pronto, el bote cayó en el seno de las olas. La boza se había soltado, y el ancla flotante se había perdido. Era un asunto serio. El *James Caird* se movió hacia sotavento, y no tuvimos posibilidad de recuperar el ancla y nuestro valioso cabo que habían sido nuestros únicos medios para mantenernos ciñendo sin necesidad de correr el riesgo de izar paño en medio del temporal. Ahora teníamos que colocar la vela y confiar en que quedara sujeta. Mientras que el *James Caird* se balanceaba con fuerza en el seno del mar, golpeamos la lona congelada hasta que el grueso del hielo se desprendió y lo levantamos. Los aparejos congelados trabajaron bajo protesta, pero tras forcejear, nuestra pequeña embarcación volvió a ceñir al viento, y respiramos con más libertad. La piel congelada nos estaba molestando, y teníamos grandes ampollas en los dedos y las manos. Siempre me acompañará la cicatriz de estas heridas por congelación en mi mano izquierda, que se inflamaron mucho después de que la piel se reventó y el frío la carcomió profundamente.

Mantuvimos el bote ciñendo contra el temporal ese día, soportando lo mejor que podíamos las molestias que se tornaban en dolor. La embarcación se sacudía de forma interminable bajo el cielo gris y amenazador. Nuestro pensamiento no abarcaba más que las necesidades de esa hora. Cada embate de las olas era un enemigo que vigilar y evitar. Comíamos la escasa comida, tratábamos nuestras heridas y esperábamos mejores condiciones que podrían llegar al día siguiente. La noche caía temprano, y durante las lentas horas de oscuridad, nos alegró una mejoría en el tiempo. El viento disminuyó, las ráfagas de nieve redujeron su frecuencia y el mar se moderó. Cuando amaneció el séptimo día, no había mucho viento. Soltamos la mano de rizo de la vela y volvimos a poner rumbo, una vez más, hacia Georgia del Sur. El sol apareció resplandeciente y limpio, y en ese momento,

Worsley pudo calcular la longitud. Esperábamos que el cielo permaneciera claro hasta el mediodía, de modo que pudiéramos obtener la latitud. Habíamos pasado seis días sin hacer observaciones, y nuestro cálculo a ciegas era, naturalmente, incierto. El bote debe de haberse visto extraño esa mañana. Todos los hombres gozaban del sol. Colgamos los sacos de dormir del mástil y extendimos las medias y otras vestimentas en la cubierta. Parte del hielo del *James Caird* se había derretido por la mañana temprano cuando el vendaval comenzó a amainar, y estaban apareciendo zonas secas en la cubierta. Las marsopas rodeaban el bote resoplando, y los petreles pintados revoloteaban y se lanzaban en picada a pocos metros de donde nos encontrábamos. Estos pajaritos blancos y negros tienen una apariencia amigable que no tienen los grandes albatros que volaban en círculos. Se habían visto grises contra el mar que se balanceaba durante la tormenta cuando se abalanzaban sobre nuestras cabezas emitiendo chillidos lastimeros. Los albatros, de la variedad negra o sombría, nos habían estado mirando con ojos brillantes y firmes, y parecían tener un interés bastante impersonal en nuestra lucha por mantenernos a flote en las aguas tempestuosas. Además de los petreles pintados, de tanto en tanto un petrel de las tormentas destellaba sobre nuestras cabezas. Luego, había un pequeño pájaro, que yo no conocía, que siempre parecía estar renegando, ajetreado, que no concordaba con el entorno. Me irritaba. Casi no tenía cola y se movía en forma errática y vaga, como si estuviera buscando la parte que le faltaba. Solía encontrarme deseando que encontrara su cola y terminara con su tonto revoloteo.

Ese día, nos deleitamos con el calor del sol. Después de todo, la vida no era tan mala. Sentimos que estábamos bien encaminados. Nuestra ropa se estaba secando y podríamos comer algo caliente bastante cómodos. El oleaje aún era fuerte, pero no rompía y el bote avanzaba con facilidad. A mediodía, Worsley se balanceó en la borda y se asió con una mano al estay del palo mayor mientras capturaba la luz del sol. El resultado fue más que alentador. Habíamos recorrido más de trescientas ochenta millas y nos estábamos aproximando a la mitad de camino de Georgia del Sur. Parecía que lograríamos llegar hasta el final.

El viento refrescó y se convirtió en una brisa fría durante la tarde, y el *James Cairel* avanzó de modo satisfactorio. No me había dado cuenta, hasta que salió la luz del sol, de cuán pequeño era en realidad nuestro bote. Había cierta influencia en la luz y el calor, algún indicio de días más felices, que nos hizo revivir recuerdos de otros viajes, cuando teníamos una cubierta resistente debajo de nuestros pies, una cantidad ilimitada de alimentos a nuestro servicio y agradables camarotes para nuestra comodidad. Ahora nos aferrábamos a una pequeña embarcación maltratada, *«alone, alone, all, all alone, alone on a wide wide sea!»*[12]. Estábamos tan bajos y cerca del agua que cada sucesiva oleada nos impedía ver la línea del cielo. Éramos un punto diminuto en la amplia perspectiva del mar: el océano abierto a todos y misericordioso con ninguno, que amenaza incluso cuando parece doblegarse, y que es siempre despiadado frente a la debilidad. Por un momento, tomar conciencia de las fuerzas dispuestas contra nosotros era casi abrumador. Luego, la esperanza y la confianza volvían a surgir cuando nuestra embarcación se elevaba frente a una ola y arrojaba a un lado la cresta en una lluvia centelleante como el juego de los colores prismáticos al pie de una catarata. Mi escopeta de doble cañón y algunos cartuchos habían sido subidos a bordo como precaución de emergencia frente a la escasez de alimentos, pero no estábamos dispuestos a destruir a nuestros pequeños vecinos, los petreles pintados, ni siquiera para obtener carne fresca. Hubiésemos, en todo caso, disparado a algún albatros, pero el errante rey del océano provocaba en nosotros algo del sentimiento que inspiró, demasiado tarde, al «Viejo Marinero». Por lo tanto, la escopeta permaneció entre los suministros y los sacos de dormir en el estrecho espacio debajo de nuestra cubierta que filtraba agua, y los pájaros nos seguían sin que los molestáramos.

Durante el octavo, noveno y décimo día del viaje no hubo grandes acontecimientos dignos de mención especial. El viento sopló fuerte esos días, y el esfuerzo realizado para que la embarcación navegara fue incesante, aunque siempre avanzamos hacia nuestro objetivo. No se vislumbraban témpanos en el horizonte, y sabíamos que nos habíamos alejado de los campos de hielo. Cada día traía su pequeña ronda de problemas, pero también compensación en la forma de alimentos y mayores

esperanzas. Sentíamos que tendríamos éxito. Los obstáculos que habíamos enfrentado habían sido enormes, pero estábamos abriéndonos paso. Aún sufríamos mucho el frío puesto que, aunque la temperatura estaba aumentando, nuestra vitalidad disminuía debido a la escasez de alimentos, la exposición y la necesidad de mantener la postura que nos provocaba calambres día y noche. Me di cuenta de que ahora era absolutamente necesario preparar leche caliente para todos los hombres durante la noche a fin de mantenerlos vivos hasta el amanecer. Ello significaba encender el hornillo Primus en la oscuridad y un mayor gasto de nuestra pequeña provisión de fósforos. Era una regla que solo había que usar un fósforo para encender el Primus. No teníamos una lámpara para la brújula y, durante los primeros días de viaje, teníamos que encender un fósforo cuando el timonel quería ver el rumbo durante la noche, pero luego, la necesidad de una estricta economía se nos impuso, y la práctica de encender fósforos durante la noche se suspendió. Teníamos una lata hermética con fósforos. Yo había guardado en un bolsillo, para tenerla a mano un día soleado, una lente de uno de los telescopios, pero no nos resultó útil durante el viaje. El sol rara vez brilló. El vidrio de la brújula se rompió una noche y nos ingeniamos para arreglarlo con cinta adhesiva del botiquín. Uno de los recuerdos de esos días que me viene a la memoria es Crean cantando al mando de la caña del timón. Siempre cantaba cuando timoneaba, y nunca nadie descubrió de qué canción se trataba. Carecía de melodía y era tan monótona como el canto de un monje budista al rezar; sin embargo, en cierto modo era alegre. En momentos de inspiración, Crean intentaba entonar la balada irlandesa *The Wearingofthe Green*.

La décima noche, Worsley no pudo enderezarse después de su turno en el timón. Estaba completamente acalambrado, y tuvimos que arrastrarlo debajo de la cobertura y hacerle masajes antes de que pudiera enderezarse y meterse en un saco de dormir. Un fuerte vendaval del noroeste llegó el undécimo día, 5 de mayo, y cambió de dirección hacia el suroeste bien entrada la tarde. El cielo estaba cubierto y tormentas ocasionales de nieve contribuían a la incomodidad producida por un mar tremendamente revuelto, el peor, pensé, que habíamos enfrentado. A medianoche, yo estaba al timón y de repente advertí una línea de cielo claro entre el sur y el

suroeste. Les grité a los otros hombres que el cielo se estaba limpiando y luego, un momento después, me di cuenta de que lo que había visto no era una abertura en las nubes, sino la cresta de una ola enorme. En mi experiencia de veintiséis años en el océano en la que había sido testigo de todos sus estados de ánimo, nunca me había enfrentado a una ola tan gigantesca. Era una poderosa conmoción del océano, algo muy diferente de los inmensos mares de espuma blanca que habían sido nuestros incansables enemigos durante muchos días. Grité: «¡Por el amor de Dios, sosténganse! ¡Estamos atrapados!». Luego, llegó un momento de suspenso que pareció extenderse por horas. La espuma blanca surgió del mar que rompía a nuestro alrededor. Sentimos que nuestro bote se levantaba y era arrojado hacia adelante como un corcho en las olas rompientes; estábamos en un caos bullente de agua atormentada, pero de alguna manera, el bote sobrevivió, medio anegado, combándose ante el peso muerto y estremecido por el golpe. Achicamos con la energía de hombres luchando por su vida, arrojando el agua sobre la borda con todo receptáculo que pudiéramos conseguir y, después de diez minutos de incertidumbre, sentimos que el bote recobraba vida bajo nuestros pies. Volvió a flotar y dejó de sacudirse, borracho, como aturdido por el ataque del mar. Con sinceridad, esperábamos nunca más encontrar una ola de esa índole.

Las condiciones en el bote, que ya eran molestas antes, se tornaron peores por la gran cantidad de agua que había. Toda nuestra ropa estaba completamente mojada otra vez. Nuestra cocina había estado flotando en el fondo del bote, y porciones de nuestro último *hoosh* parecían hallarse por todas partes. Solo a las 3 de la mañana, cuando todos estábamos congelados casi hasta el límite de nuestra resistencia, logramos volver a encender la cocina y prepararnos bebidas calientes. El carpintero sufría particularmente, pero mostraba valor y agallas. Ya hacía una semana que Vincent había dejado de ser un miembro activo de la tripulación, y yo no podía justificar con facilidad su desmoronamiento. En cuanto a lo físico, era uno de los hombres más fuertes de la embarcación. Era joven, había prestado servicio en los buques de pesca del Mar del Norte y debería haber podido soportar las inclemencias mejor que McCarthy, quien, a pesar de no ser tan joven, estaba siempre contento.

El tiempo estuvo mejor el día siguiente, 6 de mayo, y pudimos vislumbrar el sol. La observación de Worsley mostró que no estábamos a más de cien millas del extremo noroeste de Georgia del Sur. Dos días más con viento favorable y avistaríamos la tierra prometida. Esperaba que no hubiera demoras, puesto que nuestras provisiones de agua eran cada vez menores. La bebida caliente por la noche era esencial, pero decidí que la asignación diaria de agua se redujera a un cuarto de litro por hombre. Los terrones de hielo que habíamos subido a bordo habían desaparecido hacía tiempo. Dependíamos del agua que habíamos traído de la isla Elefante, y nuestra sed aumentaba por el hecho de que ahora estábamos usando el agua salobre contenida en un barril que se había desfondado un poco con el oleaje cuando estábamos cargando el bote. En ese momento, había entrado algo de agua. La sed se apoderó de nosotros. No me atrevía a permitir que se aumentara la asignación de agua porque un viento desfavorable podría alejarnos de la isla y alargar nuestro viaje varios días. La falta de agua siempre es la privación más seria que los hombres pueden ser condenados a soportar, y encontramos, como sucedió durante nuestro anterior viaje en bote, que el agua salada de nuestra ropa y la espuma del mar que nos azotaba la cara hacía que la sed aumentara con rapidez hasta convertirse en un dolor que abrasaba. Tuve que ser muy firme al negarles que bebieran por adelantado lo que les correspondería al día siguiente, aunque a veces me lo rogaran. Hicimos el trabajo necesario con lentitud, y esperábamos alcanzar tierra. Había alterado el rumbo hacia el este con el fin de asegurarnos de llegar a la isla, a la que hubiese sido imposible volver si hubiésemos sobrepasado el extremo norte. El rumbo había sido fijado en los restos de la carta hasta un punto a unas treinta millas de la costa. Ese día y el siguiente pasaron, para nosotros, como si hubiesen sido una suerte de pesadilla. Teníamos la boca seca y la lengua hinchada. El viento aún era fuerte, y el mar embravecido nos había forzado a navegar con cuidado, pero cualquier pensamiento relacionado con el peligro causado por las olas estaba enterrado debajo de la conciencia de nuestra terrible sed. Los momentos alegres eran aquellos en que cada uno recibía un tazón de leche caliente durante las guardias largas y amargas de la noche. Las cosas no estaban bien esos días, pero el fin se aproximaba. El 8 de mayo amaneció pesado y

tormentoso, con chubascos del noroeste. En las aguas frente a nosotros, buscamos una señal de tierra, y aunque solo pudimos ver lo que habíamos visto durante muchos días, nos alegró el sentimiento de que el objetivo estaba cerca. Alrededor de las diez de la mañana, pasamos un manchón de algas marinas, una buena señal de la proximidad de la tierra. Una hora más tarde, vimos dos cormoranes sentados sobre una gran masa de algas laminariales y, entonces, supimos que debíamos de estar a menos de diez o quince millas de la costa. Estas aves son un indicio tan seguro de la proximidad de la tierra como un faro, ya que nunca se aventuran lejos, mar adentro. Fijamos la mirada hacia adelante, con creciente entusiasmo y, a las 11:30, a través de una abertura en las nubes, McCarthy logró ver los acantilados negros de Georgia del Sur, justo catorce días después de nuestra partida de la isla Elefante. Fue un momento agradable. A pesar de estar abatidos por la sed, congelados y débiles, irradiábamos felicidad. La tarea estaba casi lista.

Nos mantuvimos en dirección a la costa para buscar un lugar donde desembarcar, y enseguida pudimos ver las matas verdes de pasto en los salientes sobre las rocas azotadas por las olas. Frente a nosotros y hacia el sur, las rompientes nos permitieron ver la presencia de arrecifes que no aparecían en las cartas a lo largo de la costa. Aquí y allí, las rocas hambrientas estaban cerca de la superficie y, sobre ellas, rompían las gigantescas olas, arremolinándose enconadamente y levantándose diez y doce metros en el aire. La costa rocosa parecía descender en forma perpendicular al mar. Nuestra necesidad de agua y descanso era casi desesperante, pero intentar desembarcar en ese momento hubiese sido un acto suicida. La noche se aproximaba, y los indicios del tiempo no eran favorables. No había nada que hacer, salvo virar la embarcación de ceñida hasta la mañana siguiente, de modo tal de mantenernos amurados a estribor, apartados, hasta que conseguimos alejarnos a lo que estimamos resultaba ser una distancia segura. Luego, nos quedamos al pairo en el oleaje elevado que provenía del oeste. Las horas pasaron con lentitud mientras esperábamos el amanecer, que presagiaría presumiblemente, la última etapa de nuestro viaje. La sed que padecíamos era un tormento y apenas podíamos tocar la comida; el frío parecía atravesar nuestros debilitados

cuerpos. A las 5:00, el viento cambió al noroeste y con rapidez se convirtió en uno de los peores huracanes que ninguno de nosotros hubiera experimentado. Corría un muy fuerte mar cruzado, y el viento simplemente chillaba cuando desgarraba las crestas de las olas y convertía todo el escenario marino en una neblina de espuma azotadora. Abajo, en los valles, hasta alturas ondulantes, forcejeando hasta que sus juntas se abrían, se balanceaba nuestra pequeña embarcación, aún valiente, pero afanándose en forma excesiva. Sabíamos que el viento y el movimiento del mar nos acercaban a la costa, pero no podíamos hacer nada. El amanecer nos presentó un océano abatido por la tormenta, y la mañana transcurrió sin que lográramos ver la tierra; pero a las 13:00, a través de una grieta en la bruma que flotaba, pudimos avistar los inmensos peñascos de la isla y nos dimos cuenta de que nuestra posición se había tornado desesperante. Nos encontrábamos en una situación extremadamente peligrosa, y pudimos medir nuestro acercamiento a los acantilados, que no veíamos, por el rugir de las olas rompientes contra las escarpadas paredes de roca. Ordené que se tomara una doble mano de rizos a la vela mayor con la esperanza de que pudiéramos alejarnos de esa trampa, y este intento aumentó la tensión ejercida sobre el bote. El *James Caird* iba dando fuertes sacudidas, y el agua estaba entrando por todos lados. Nuestra sed había pasado al olvido frente al inminente peligro, mientras achicábamos sin cesar y ajustábamos el peso de tanto en tanto; en ocasiones podíamos ver que la costa estaba más cerca. Sabía que la isla Annewkow se encontraba al sur de nuestra posición, pero nuestra pequeña carta mal señalada mostraba inciertos arrecifes en el paso entre la isla y el continente, y no me atrevía a confiar en ella, aunque, como último recurso, podríamos intentar ponernos a sotavento de la isla. La tarde pasó a medida que avanzábamos por la costa, con los truenos de las olas que rompían en nuestros oídos. Cuando se acercaba la noche, aún nos encontrábamos a cierta distancia de la isla Annewkow, y débilmente en el atardecer, pudimos ver una montaña cubierta de nieve que se cernía sobre nosotros. Las posibilidades de sobrevivir durante la noche, con la tormenta que rugía y el implacable mar que nos forzaba hacia la costa de sotavento, parecían pocas. Pienso que la mayoría de nosotros tuvimos la sensación de que el fin estaba muy cerca. Justo después de las

18:00, en la oscuridad, mientras el bote estaba en ese espumoso torbellino de los mares alejado de esta costa escabrosa, entonces, cuando las cosas no podrían haber estado peor, mejoraron. Muchas veces me maravilló la delgada línea que divide el éxito del fracaso y el repentino cambio que conduce del desastre aparentemente seguro a una relativa seguridad. El viento cambió de repente, y volvimos a estar libres para alejarnos. Casi tan pronto como la tormenta amainó, el pasador que sujetaba el mástil a la bancada se desprendió. Debía de haber estado a punto de caerse durante el huracán, y si lo hubiera hecho, nada nos habría salvado; el mástil se hubiera partido como una zanahoria. Nuestros estays popeles habían soportado la carga cuando estaban congelados y ahora no estaban muy bien sujetos. De hecho, estábamos agradecidos por la misericordia que había sujetado el pasador en su lugar durante el huracán.

Volvíamos a estar lejos de la costa, cansados casi hasta la apatía. Nuestra agua se había terminado hacía tiempo. Lo que quedaba era casi medio litro de líquido lleno de pelos, que colamos con un trozo de gasa del botiquín. Los ataques de sed arremetían contra nosotros con doble intensidad, y sentí que debíamos llegar a tierra al día siguiente aún a riesgo de pagar cualquier precio. Era de noche. Estábamos muy cansados. Deseábamos que llegara el día. Cuando al fin amaneció la mañana del 10 de mayo, casi no había viento, pero corría un fuerte mar cruzado. Avanzamos con lentitud hacia la costa. A eso de las 8:00, el viento viró al noroeste y amenazó con otra tormenta. Mientras tanto, habíamos avistado una gran entrada que pensé que sería la bahía del Rey Haakon, y decidí que debíamos desembarcar allí. Dirigimos la proa de la embarcación hacia la bahía y salimos a toda prisa antes de que arreciase el viento. En poco tiempo, aparecieron furiosos arrecifes a ambos lados. Grandes glaciares bajaban hasta el mar, pero no presentaban ningún lugar donde desembarcar. El mar se descargaba contra los arrecifes y explotaba contra la costa. Cerca del mediodía, avistamos una línea de arrecifes dentados, como si fueran dientes ennegrecidos, que parecían prohibir la entrada a la bahía. Dentro de ella, el agua relativamente calma se extendía entre ocho y nueve millas hacia la cabeza de la bahía. Apareció un hueco en el arrecife, y nos dirigimos a él. Pero el destino tenía otros planes para nosotros. El viento

cambió y sopló desde el este, justo desde la bahía. Podíamos ver el camino a través de los arrecifes, pero no podíamos acercarnos a él en forma directa. Esa tarde navegamos en otra dirección, y viramos en cinco ocasiones en medio del fuerte viento. La última virada nos permitió pasar y, al fin, nos encontrábamos en la ancha boca de la bahía. Estaba oscureciendo. Una pequeña ensenada, con una playa cubierta por grandes rocas protegida por un arrecife, constituía un cambio en los acantilados del extremo sur de la bahía, y viramos en esa dirección. Me situé en la proa para dirigir la navegación mientras atravesábamos las laminarias y pasábamos por el arrecife. La entrada era tan estrecha que tuvimos que meter los remos, y el oleaje se amontonaba sobre el arrecife en dirección a la ensenada; pero en un minuto o dos estuvimos dentro, y en la oscuridad que nos rodeaba, el *James Caird* aprovechó el oleaje y tocó la playa. Salté a tierra con la boza corta y la sostuve cuando el bote volvió a alejarse con la marea que retrocedía. Cuando el *James Caird* volvió a acercarse, tres de los hombres desembarcaron y sostuvieron la boza mientras yo trepé algunas rocas con otro cabo. Un resbalón sobre las rocas mojadas a una altura de seis metros casi cerró mi parte de la historia justo en el momento en que estábamos logrando ponernos a salvo. Una parte saliente y afilada de una roca me sostuvo y, a la vez, me lastimó severamente. Sin embargo, aseguré el cabo y, en pocos minutos, todos estuvimos a salvo en la playa, mientras el bote flotaba en las agitadas aguas frente a la costa. Oímos un sonido burbujeante que sonó como música para nuestros oídos y, al mirar a nuestro alrededor, encontramos un arroyo de agua dulce casi a nuestros pies. Un momento después, estábamos de rodillas bebiendo el agua pura, helada, a grandes tragos que nos devolvieron la vida. Fue un momento espléndido.

El próximo paso era sacar las provisiones y el lastre del bote, a fin de que pudiéramos asegurarlo durante la noche. Colocamos las provisiones y los aparejos sobre la marca de marea alta y arrojamos las bolsas de arena y las rocas que tan bien conocíamos. Luego intentamos empujar el bote hacia la playa y, al realizar este esfuerzo, descubrimos cuánto nos habíamos debilitado. Nuestras fuerzas unidas no fueron suficientes para sacar al *James Caird* del agua. Una y otra vez empujamos juntos, pero sin éxito. Me di cuenta de que necesitaríamos comida y descanso antes de poder llevar el

bote a la playa. Amarramos un cabo a una pesada roca y fijamos una guardia para proteger el *James Caird* de las rocas de la playa. Luego, envié a Crean hacia la parte izquierda de la ensenada, a unos treinta metros, donde yo había advertido una pequeña cueva mientras nos acercábamos. No podía ver mucho en la oscuridad, pero me informó que, sin duda, el lugar prometía ser un buen refugio. Llevamos los sacos de dormir y encontramos un pequeño hueco en el frente de la roca, con el piso de guijarros que caía en forma pronunciada hacia el mar. Allí preparamos una comida caliente y, cuando la terminamos, ordené a los hombres que se acostaran. Ahora eran cerca de las 20:00 horas, y asumí la primera guardia al lado del *James Caird*, que aún flotaba en el agua que se sacudía justo frente a la playa.

Proteger el *James Caird* de las rocas en la oscuridad fue un trabajo complicado. El bote habría chocado peligrosamente si se le hubiese permitido dejarse llevar por las olas que entraban en la ensenada. Encontré una roca plana para mis pies, que estaban en mal estado debido al frío, la humedad y la falta de ejercicio en el bote, y durante las siguientes pocas horas me esforcé para mantener al *James Caird* alejado de la orilla. En ocasiones, tenía que abalanzarme al agua enfurecida. Luego, cuando una ola retrocedía, permitía que el bote se alejara atado de la cuerda alpina para evitar un tirón repentino. La boza pesada se había perdido cuando el ancla flotante se perdió en el mar. El *James Caird* apenas podía verse en la ensenada, donde los altos acantilados negros hacían que la oscuridad fuera casi total, y había que realizar un gran esfuerzo para prestar atención. Después de que hubieran pasado varias horas, encontré que mi deseo de dormir se estaba volviendo irresistible, y a la una de la mañana llamé a Crean. Lo oí gemir mientras tropezaba con las afiladas rocas camino a la playa. Cuando él estaba a cargo del *James Caira*, este se alejó, arrastrado, y pasamos momentos de gran tensión. Por suerte, cruzó hacia la cueva y lo aseguramos, sin que sufriera daños. La pérdida o la destrucción del bote en esta etapa hubiera sido una cuestión muy seria, puesto que era probable que nos hubiese resultado imposible dejar la ensenada, salvo por mar. Los acantilados y los glaciares a nuestro alrededor no ofrecían una senda viable que nos llevara a la cabeza de la bahía. Dispuse guardias de una hora

durante el resto de la noche y luego tomé el lugar de Crean entre los hombres que dormían y pude descansar algo antes del amanecer.

El mar bajó en las primeras horas de la mañana del 11 de mayo, y después del amanecer pudimos dedicarnos a llevar el bote a tierra, aunque primero nos preparamos para la tarea con otra comida. Aún estábamos débiles. Cortamos la superestructura y todos los aparejos móviles. Luego esperamos la «gran novena ola» de Byron y, cuando levantó el *James Caird* y lo acercó, lo sostuvimos y, con un gran esfuerzo, lo llevamos, sosteniéndolo por los costados, fuera del mar. Lo arrastramos centímetro a centímetro hasta que alcanzamos la hilera de matas de hierba y supimos que el bote estaba sobre la marca de la marea alta. La marea subía como un metro y medio, y en primavera el agua debía de haber llegado casi hasta el borde de los matojos. Finalizar esta tarea hizo que nuestra prioridad inmediata desapareciera, y estuvimos libres para examinar nuestros alrededores y planificar el siguiente paso. El día estaba despejado y claro.

La bahía del Rey Haakon es un estrecho de unos trece kilómetros que penetra la costa de Georgia del Sur en dirección este. Habíamos notado que los lados norte y sur del estrecho estaban formados por empinadas cadenas montañosas, sus lados surcados por poderosos glaciares, desembocaduras de las grandes capas de hielo del interior. Era evidente que estos glaciares y las abruptas laderas de las montañas impedían que fuéramos tierra adentro desde la ensenada. Debíamos navegar hacia la cabeza del estrecho. Nubes que se arremolinaban y coronas de niebla habían oscurecido nuestra visión del estrecho cuando estábamos entrando, pero el hecho de ver momentáneamente las laderas cubiertas de nieve nos habían dado esperanzas de que se podría iniciar un viaje por tierra desde ese punto. Unos pocos parches de tierra con zonas de hierba dura, punteados con pequeñas lagunas, yacían entre los glaciares a lo largo del pie de las montañas, cuyas pendientes estaban cubiertas de piedras. Varios picos y peñascos magníficos miraban más allá de su dominio nevado las aguas centelleante del estrecho.

Nuestra ensenada se encontraba en el interior de la punta sur de la bahía del Rey Haakon. Una estrecha interrupción en los acantilados, que tenían unos treinta metros de altura en este punto, formaba la entrada a la ensenada. Los acantilados continuaban dentro de la ensenada a cada lado y

se unían en una colina que descendía con una ladera pronunciada hasta la playa rocosa. La ladera, que estaba cubierta de matas de hierba, no era continua. En dos puntos se moderaba y formaba pequeñas terrazas con pantanos de turba, salpicadas con remansos de agua congelada y drenadas por dos pequeños arroyos. Nuestra cueva era un descanso en el acantilado sobre el extremo izquierdo de la playa. La cara rocosa del acantilado estaba socavada en este punto, y los guijarros arrojados hacia arriba por las olas formaban una pendiente pronunciada, que redujimos a casi la sexta parte raspando las piedras desde adentro. Más tarde, cubrimos el piso duro con hojarasca casi seca, de las matas de hierba, intentando formar una cama algo más suave para nuestros sacos de dormir. El agua había goteado por la cara del acantilado formado largas estalactitas, que colgaban frente a la cueva y tenían una longitud de cinco metros. Estas estalactitas brindaban refugio, y cuando desplegamos las velas debajo de ellas, con ayuda de los remos, logramos un espacio que, en esas circunstancias, debía considerarse razonablemente cómodo. El campamento al menos estaba seco, y llevamos allí nuestros aparejos con confianza. Preparamos un fogón y dispusimos nuestros sacos de dormir y mantas a su alrededor. La cueva tenía unos dos metros y medio de profundidad y casi cuatro metros de ancho en la entrada.

Mientras se estaba arreglando el campamento, Crean y yo subimos la ladera cubierta de matojos de hierba detrás de la playa y llegamos a la cima de un cabo que dominaba el estrecho. Allí encontramos nidos de albatros en los que, para nuestro agrado, había crías. Los polluelos eran gordos y vigorosos, y no dudamos en decidir que estaban predestinados a morir a temprana edad. Nuestra mayor preocupación en este punto era la escasez de combustible para la cocina. Teníamos raciones para diez días más y sabíamos ahora que podíamos conseguir pájaros para comer, pero que si queríamos comidas calientes, debíamos asegurarnos el combustible. El suministro de petróleo que llevábamos en el bote se estaba acabando, y parecía necesario guardar un poco para usar en el viaje por tierra que nos esperaba. Un elefante marino o una foca nos habrían suministrado combustible así como también alimentos, pero no veíamos ninguno en las cercanías. Durante la mañana, encendimos un fuego en la cueva con madera de la superestructura del bote, y aunque el denso humo de los palos

húmedos nos inflamaba los ojos cansados, el calor y las perspectivas de comida caliente eran sobrada compensación. Crean era el cocinero ese día, y le sugerí que usara sus gafas, que casualmente había traído con él. Las gafas fueron de gran ayuda cuando se inclinaba sobre el fuego y cuidaba el guiso. Y ¡qué guiso! Los jóvenes albatros pesaban unos seis kilogramos cada uno recién matados, y estimamos que pesaban casi tres kilogramos cada uno después de limpiarlos y prepararlos para la olla. Cuatro pájaros fueron a la olla para seis hombres, con una ración de Bovril para espesarlos. La carne era blanca y suculenta, y los huesos, que no se habían terminado de formar, casi se derretían en la boca. Fue una comida memorable. Después de comer hasta saciarnos, secamos el tabaco en las brasas del fuego y fumamos con satisfacción. Hicimos el intento de secar la ropa, que estaba empapada con agua salada, pero no tuvimos mucho éxito. No podíamos darnos el lujo de encender un fuego, salvo para cocinar hasta que volviéramos a encontrar grasa o madera que viniera a la deriva.

Aún faltaba la última etapa de nuestro viaje. Me di cuenta de que el estado del grupo en general y, en particular el de McNeish y Vincent, nos impediría volver al mar, salvo bajo presión de imperiosa necesidad. Nuestro bote, sin embargo, estaba debilitado porque le habíamos cortado la superestructura, y yo dudaba de si podríamos ganar el barlovento de la isla. Aún nos encontrábamos a 150 millas de la estación ballenera Stromness si íbamos por mar. La alternativa era intentar cruzar la isla. Si no lográbamos llegar, debíamos tratar de asegurarnos suficiente comida y combustible para mantenernos vivos durante el invierno, pero apenas pensábamos en esta posibilidad. En la isla Elefante, veintidós hombres estaban esperando la ayuda que solo nosotros podríamos asegurarles. Su condición era peor que la nuestra. Debíamos seguir adelante de alguna manera. Tendrían que pasar varios días antes de que pudiéramos recuperar nuestras fuerzas lo suficiente para permitirnos remar o navegar las últimas nueve millas hacia la cabeza de la bahía. Mientras tanto, podíamos hacer los preparativos posibles y secar nuestra ropa aprovechando cada pequeño momento de calor de los fuegos que encendíamos para cocinar. Esa noche nos acostamos temprano, y recuerdo que soñé con la gran ola y desperté a mis compañeros con un grito de advertencia cuando vi con los ojos semidespiertos el imponente

acantilado en el lado opuesto de la ensenada. Poco antes de medianoche, de repente se levantó un vendaval del noreste con lluvia y chaparrones de aguanieve. Trajo una gran cantidad de hielo de glaciar a la ensenada y, a las 2:00 del 12 de mayo, nuestro pequeño puerto estaba lleno de hielo, que emergía aquí y allá en la marejada y se abría camino hacia la playa. Teníamos roca sólida bajo nuestros pies y podíamos mirar sin sentir preocupación. Cuando amaneció, caía una fuerte lluvia, y la temperatura era la más alta que habíamos tenido en meses. Las estalactitas que colgaban del techo de nuestra cueva se estaban derritiendo y chorreaban, y tuvimos que movernos con agudeza al entrar y salir, por temor a que nos golpearan los pedazos que caían. Un fragmento de unos ocho o diez kilogramos se estrelló mientras desayunábamos. Encontramos que se había quemado la parte inferior del saco de dormir de reno de Worsley durante la noche y se había hecho un gran agujero. Worsley había estado despierto porque tenía la sensación de que los pies le quemaban, y les había preguntado a los hombres que estaban cerca de él si su saco estaba bien; ellos miraron y no vieron nada malo. Todos teníamos ligeramente congelada la zona de los pies, y esta situación hacía que nuestras extremidades nos ardieran y nos provocaran dolor, mientras que, a la vez, la sensación se perdía en la piel. Worsley pensó que el molesto calor de sus pies se debía a la congelación, y permaneció en su bolsa volviéndose a dormirse. Descubrió, cuando salió por la mañana, que la hojarasca que habíamos esparcido sobre el piso de la cueva se habían quemado por el fuego y, de hecho, habían quemado el saco en la parte inferior de sus pies formado un agujero. Por suerte, no se le habían quemado los pies.

Nuestro grupo tuvo un día tranquilo, se encargó de la ropa y los aparejos, controló los suministros, comió y descansó. Algunos de los albatros más jóvenes cumplieron un noble fin en nuestra olla. Los pájaros estaban anidando en una pequeña planicie sobre el extremo derecho de la playa. Habíamos descubierto que, cuando desembarcamos la noche del 10 de mayo, habíamos perdido el timón. El *James Caird* había estado dando pesados tumbos por la popa mientras gateábamos hacia la costa, y es evidente que entonces el timón se soltó. Si bien realizamos una búsqueda cuidadosa por la playa y las rocas que estaban a nuestro alcance, no

pudimos encontrar lo que se nos había perdido. Se trataba de una pérdida importante, incluso aunque el viaje hacia la cabeza del estrecho pudiera hacerse con buen tiempo. Al atardecer, el hielo de la ensenada se levantaba y chocaba contra la playa. Por la fuerza, había creado una cadena de piedras cerca de donde se encontraba el *James Caird* al borde de las matas de hierba dura. Algunos trozos de hielo fueron empujados hacia la parte superior de la pared de lona que estaba frente a nuestra cueva. Los fragmentos se ubicaron a poco menos de un metro de Vincent, que dormía en el lugar más bajo, y a un metro y medio del fuego. Crean y McCarthy habían traído seis albatros jóvenes más durante la tarde, por lo que todos teníamos un buen suministro de comida fresca. Esa noche, era probable que la temperatura del aire no fuera inferior a los 3,3 °C o 4,4 °C, y nos sentimos incómodos en este estrecho lugar donde dormíamos porque no estábamos acostumbrados al calor. Nuestros sentimientos respecto de nuestros vecinos sufrieron un cambio. Cuando la temperatura estaba debajo de los -6,6 °C, por mucho que nos acercáramos uno contra otro, no era suficiente: todos queríamos acurrucamos contra nuestro vecino; pero en cuanto la temperatura subía unos pocos grados, el calor de otro hombre dejaba de ser una bendición. El hielo y las olas sonaron amenazadoras esa noche, pero solo los oí en mis sueños.

La bahía seguía llena de hielo la mañana del sábado 13 de mayo, pero la marea se lo llevó todo por la tarde. Luego, sucedió algo extraño. El timón, a pesar de poder navegar a través del vasto Atlántico y buscar las costas de dos continentes para descansar, regresó flotando a nuestra ensenada. Con ojos atónitos, lo miramos mientras avanzaba, volvía a retroceder y luego avanzaba nuevamente bajo la influencia caprichosa del viento y las olas. Se acercaba cada vez más mientras nosotros esperábamos en la costa, con los remos a mano y, al final, pudimos atraparlo. Sin duda, una notable recuperación. El día estaba luminoso y claro; nuestra ropa se estaba secando y estábamos recobrando las fuerzas. El agua que corría sonaba como música al bajar de la ladera de pasto entre las grandes rocas. Subimos nuestras mantas a la colina e intentamos secarlas con la brisa a cien metros sobre el nivel del mar. Por la tarde, comenzamos a preparar el *James Caird* para el viaje hacia la cabeza de la bahía del Rey Haakon. Una observación

realizada al mediodía indicó que nuestra latitud era 54° 10′ 47″ S, pero según la carta alemana, la posición debería haber sido 54° 12' S. Es probable que la observación de Worsley fuera la más precisa. Esa noche, pudimos mantener el fuego encendido hasta que nos fuimos a dormir, puesto que al escalar las rocas sobre la ensenada había divisado al pie de un acantilado un mástil roto, arrojado por las olas. Pudimos alcanzarlo bajando por el acantilado, y debido a que teníamos a la vista un suministro de energía de reserva nos dimos el lujo de quemar los fragmentos de la superestructura del *James Caird* con más libertad.

Durante la mañana de este día, 13 de mayo, Worsley y yo caminamos por las colinas en dirección noreste con el objeto de tener una mejor visión de la bahía y, posiblemente, reunir cierta información que podría sernos útil en la próxima etapa de nuestro viaje. Fue un trabajo agotador, pero después de recorrer unos cuatro kilómetros en dos horas, pudimos mirar hacia el este, en dirección de la bahía. No logramos ver mucho del terreno que tendríamos que cruzar para llegar a la estación ballenera en el otro extremo de la isla. Habíamos pasado varios arroyos y lagos de montaña congelados, y en un punto donde tuvimos que dirigirnos hacia la playa de la costa del estrecho, encontramos partes de un naufragio: un mástil de pino de cinco metros y medio (es probable que se tratara de parte de un mastelero de un buque), varios trozos de madera y una pequeña maqueta del casco de un barco, evidentemente el juguete de un niño. Nos preguntamos qué tragedia indicaba ese lamentable juguetito. También encontramos algunos pingüinos papúa y un elefante marino joven, que Worsley mató.

Cuando regresamos a la cueva a las 15:00, cansados y hambrientos, aunque bastante complacidos con nosotros mismos, encontramos que nos esperaba una espléndida comida de albatros estofados. Habíamos llevado parte de la grasa y el hígado del elefante marino escondido en nuestras camisas, y sacamos nuestros tesoros a manera de sorpresa para los hombres. Por el hecho de que había sido difícil la escalada a nuestro regreso al campamento, estuvimos a punto de tirar todas las cosas, pero persistimos (independientemente de la condición de nuestra ropa, que estaba muy usada), y tuvimos nuestra recompensa en el campamento. La extensa bahía había sido un panorama magnífico, incluso para nuestros ojos que habían

visto suficiente majestuosidad y estaban hambrientos de las cosas simples y familiares de la vida cotidiana. Sus aguas verdes azuladas eran azotadas por el vendaval del noroeste. Las montañas, «rígidos picos que desafiaban las estrellas», miraban a través de la bruma, y entre ellas, enormes glaciares caían desde las grandes colinas de hielo y los campos que se extendían detrás. Contamos doce glaciares y cada pocos minutos escuchamos el rugido reverberante causado por las masas de hielo desprendiéndose de la masa original.

El 14 de mayo hicimos nuestros preparativos para comenzar temprano al día siguiente si el tiempo se mantenía bueno. Esperábamos poder transportar los restos del elefante marino en nuestro camino por el estrecho. Todos los hombres se estaban recuperando de la excoriación causada por la ropa húmeda durante el viaje en bote. La parte interna de nuestras piernas había sufrido enormemente, y durante algún tiempo después de desembarcar en la ensenada, encontramos que nos resultaba muy incómodo movernos. Hicimos nuestra última visita a los nidos de albatros que estaban situados en una pequeña planicie ondulante sobre la cueva, entre matas de hierba, parches de hielo y lagunitas congeladas. Cada nido consistía en un montículo de casi medio metro de alto de hierba dura, raíces y un poco de tierra. Los albatros ponen un huevo y, rara vez, dos. Las crías, que nacen en enero, son alimentadas por sus padres mientras están en el nido durante casi siete meses antes de salir al mar e independizarse. Hasta los cuatro meses de edad, las crías son hermosas masas blancas de plumón, pero cuando llegamos al lugar, su plumaje estaba casi todo crecido. Con mucha frecuencia, uno de los padres estaba en guardia cerca del nido. No nos agradaba atacar a estos pájaros, pero nuestra hambre no conocía ley. Eran muy sabrosos y ayudaban a que nos recuperáramos a tal punto que cada vez que matábamos uno sentíamos un poco menos de remordimiento.

El 15 de mayo fue un gran día. Preparamos nuestro *hoosh* a las 7:30. Después, cargamos el bote y luego lo empujamos hacia abajo por la empinada playa hasta el mar. Durante la noche, había llovido mucho y ahora soplaba un viento del noroeste con chaparrones brumosos. El *James Caird* se dirigió hacia el mar como si estuviera ansioso de enfrentar la batalla de las olas otra vez. Pasamos por la estrecha boca de la ensenada con

las desagradables rocas y las algas laminarias ondulantes a ambos lados, giramos hacia el este y navegamos alegremente por la bahía mientras el sol atravesaba la bruma y hacía centellear el agua que nos rodeaba. Esa brillante mañana, éramos un grupo de aspecto extraño, pero nos sentíamos felices. Incluso comenzamos a cantar y, salvo por nuestro aspecto similar al de Robinson Crusoe, un observador casual podría habernos confundido con un grupo que salía de pícnic navegando en un fiordo noruego o en una de las más hermosas bahías de la costa occidental de Nueva Zelanda. Soplaba un viento fresco y fuerte, un leve oleaje se levantó sobre la costa a medida que avanzábamos. El oleaje era suficiente para hacer peligrar el bote si hubiésemos intentado desembarcar donde yacía el cuerpo del elefante marino, por lo que decidimos continuar hasta la cabeza de la bahía sin arriesgar nada, en particular porque era probable que encontráramos elefantes marinos en las playas más altas. Las grandes criaturas tienen el hábito de buscar un lugar pacífico protegido de las olas. También teníamos esperanza de encontrar pingüinos. Nuestras expectativas en cuanto a los elefantes marinos no eran erróneas. Oímos el rugido de los machos mientras nos acercábamos a la cabeza de la bahía, y pronto vimos las enormes formas indómitas de las bestias recostadas en una playa escalonada hacia la cabeza de la bahía. Rodeamos un promontorio erosionado por el glaciar en la parte norte y, a las 12:30, llevamos el bote a tierra en una playa baja de arena y guijarros, en la que las matas de hierba crecían por encima de la marca de la marea alta. Había cientos de elefantes marinos recostados, y nuestra preocupación por la comida desapareció. A la vista, había suficiente carne y grasa para alimentar a nuestro grupo durante años. El lugar donde desembarcamos estaba a alrededor de dos kilómetros y medio hacia el oeste de la esquina noreste de la bahía. Justo al este de nosotros, había un saliente del glaciar sobre la playa, pero que formaba un paso hacia la cabeza de la bahía, salvo durante la marea alta o cuando había muchas olas. Había empezado a caer una lluvia fría y fina, y nos refugiamos en cuanto pudimos. Remolcamos el *James Caird* y lo subimos sobre la marca de la marea alta y lo volcamos hacia sotavento o hacia la parte este del promontorio. El lugar estaba separado de la ladera de la montaña por un banco bajo morrénico, que se levantaba unos ocho o diez metros sobre el nivel del mar. En poco

tiempo, habíamos convertido el bote en una cabina muy cómoda *a la* Peggotty[13], y la cubrimos con matas, que desenterramos con cuchillos. Un lado del *James Caird* estaba apoyado sobre piedras para que la entrada fuera baja, y cuando terminamos, parecía que hubiera crecido allí. McCarthy se dedicó a esta obra con gran ánimo. Un elefante marino nos proveyó combustible y carne, y esa noche encontró al grupo descansando, bien alimentado y bastante contento en *Peggotty Camp*.

Nuestro campamento, como dije, estaba en la parte norte de la bahía del Rey Haakon, cerca de la cabeza. Nuestro camino hacia las estaciones balleneras iba bordeando el extremo del glaciar que daba al mar , en la parte oriental del campamento y hacia una colina de nieve que parecía llevar hacia un paso en la gran cadena Allardyce, que se extiende de noroeste a sureste y forma la columna vertebral de Georgia del Sur. La cordillera se sumergía en dirección opuesta a la bahía en un paso bien definido de este a oeste. Una placa de hielo cubría la mayor parte de su interior, cubría los valles y enmascaraba las configuraciones de la tierra que, de hecho, solo aparecía en grandes elevaciones rocosas, picos y *nunaaks*. Cuando miramos el paso por encima de *Peggotty Camp*, el terreno hacia la izquierda parecía ofrecer dos sendas fáciles hasta la costa opuesta, pero sabíamos que la isla estaba inhabitada en ese punto (bahía Posesión). Tuvimos que volver nuestra atención más hacia el este, y era imposible desde el campamento saber mucho de las condiciones que enfrentaríamos durante el viaje por tierra. Planeé trepar hasta el paso y luego dejarme guiar por la configuración del terreno para seleccionar una ruta en dirección este, hacia la bahía Stromness, donde se habían establecido las estaciones balleneras en las bahías más pequeñas, Leith, Husvik y Stromness. Una cordillera de montañas con laderas empinadas, picos imponentes y grandes glaciares se extendía de inmediato hacia el sur de la bahía del Rey Haakon y parecían formar una continuación de la cordillera principal. Entre esta cordillera secundaria y el paso sobre nuestro campamento, una gran extensión de tierras altas cubiertas de nieve subía hacia la extensión de hielo tierra adentro y alcanzaba unas crestas rocosas que se expandía en contra de nuestro paso y parecía obstaculizar el camino. Estas crestas eran un apéndice en ángulo recto de la cordillera principal. Sus características más

destacadas eran cuatro picos rocosos con espacios que, desde la distancia, parecían ser pasos.

El tiempo estuvo malo el martes 16 de mayo, y permanecimos debajo del bote casi todo el día. El espacio era muy estrecho, pero brindaba una gran protección contra el clima, y nos sentimos satisfechos con nuestra pequeña cabaña. Las abundantes comidas de carne e hígado de elefante marino aumentaban nuestra complacencia. McNeish informó durante el día que había visto ratas alimentándose con los desechos, pero no se verificó esta interesante información. Uno no esperaría encontrar ratas en un lugar así, pero existía una mínima posibilidad de que hubieran llegado en un naufragio y hubieran podido subsistir en condiciones muy severas.

La mañana siguiente, miércoles 17 de mayo, soplaba una fresca brisa del OSO, con chubascos, nevisca y lluvia. Llevé a Worsley conmigo en un viaje exploratorio hacia el oeste con el fin de examinar el terreno que tendríamos que atravesar al comienzo del viaje por tierra. Rodeamos el extremo hacia el mar del prominente glaciar y tras andar con dificultad más de kilómetro y medio sobre un terreno pedregoso y lleno de cascotes cubiertos de nieve, cruzamos algunas crestas de grandes cantos rodados y morrenas. Encontramos que el camino era bueno para un trineo hasta la esquina noreste de la bahía, pero no obtuvimos demasiada información respecto de las condiciones existentes más allá de ese punto, debido a que la visión se oscurecía a causa de una tormenta de nieve. Esperamos un cuarto de hora para que el tiempo se despejara, pero nos vimos forzados a regresar sin poder ver más del terreno. Sin embargo, me sentía satisfecho al ver que podríamos llegar a una buena pendiente de nieve que, al parecer, conducía al hielo tierra adentro. Worsley calculó, a partir de la carta, que la distancia desde nuestro campamento hasta Husvik, en un curso magnético hacia el este, era de veintisiete kilómetros geográficos, pero no podíamos esperar seguir una línea recta. El carpintero comenzó a hacer un trineo para usar en el viaje por tierra. Los materiales que tenía a disposición eran escasos y de calidad poco adecuada.

Reacondicionamos nuestros aparejos el jueves 18 de mayo y llevamos nuestro trineo hasta el extremo más bajo del saliente del glaciar. El vehículo resultó ser pesado e incómodo. Tuvimos que levantarlo vacío sobre trozos

desnudos de roca a lo largo de la costa, y me di cuenta de que sería demasiado pesado para que lo manejaran tres hombres entre las llanuras cubiertas de nieve, los glaciares y los picos del interior. Worsley y Crean vendrían conmigo, y después de consultarlos, decidimos dejar los sacos de dormir y emprender el viaje muy livianos. Llevaríamos provisiones para tres días para cada hombre en forma de una ración para trineos y galletas. La comida sería empaquetada en tres bolsas, de modo que cada miembro del grupo pudiera llevar sus propios alimentos. Además, llevaríamos el hornillo Primus lleno de aceite, el pequeño calentador, la azuela del carpintero (para usar como hacha para el hielo) y la cuerda alpina, que tenía un largo total de quince metros cuando se la anudaba. Era probable que tuviéramos que descolgarnos en abruptas pendientes o cruzar glaciares agrietados. El hornillo lleno serviría para seis comidas calientes, que consistirían en una ración para trineos hervida con galletas. Quedaban dos cajas de fósforos, una llena y otra usada en parte. Les dejamos la caja llena a los hombres y llevamos la otra, que tenía cuarenta y ocho fósforos. No tuve suerte en cuanto al calzado, dado que había dejado mis pesadas botas Burberry en la banquisa y ahora tenía un par de botas, relativamente ligeras, en malas condiciones. El carpintero me ayudó colocando varios tornillos en la suela de cada bota para que pudieran aferrarse al hielo. Los tornillos provenían del *James Caird*.

Esa noche nos fuimos a acostar temprano, pero no me podía dormir. Mi mente estaba preocupada con la tarea que emprenderíamos al día siguiente. El tiempo estaba despejado, y las perspectivas de comenzar temprano por la mañana eran buenas. Dejaríamos un grupo débil en el campamento. Vincent aún estaba en las mismas condiciones, y no podía caminar. McNeish estaba en bastante mal estado. Ninguno de estos dos hombres era capaz de valerse por sí mismo, y McCarthy debía quedarse para cuidarlos. Era posible que se enfrentara a una difícil tarea si no lográbamos llegar a la estación ballenera. La distancia a Husvik, según la carta, no era de más de veintisiete kilómetros geográficos en línea recta, pero no sabíamos mucho acerca de las condiciones tierra adentro. Ningún hombre había penetrado jamás un kilómetro desde la costa de Georgia del Sur en ningún lugar, y los balleneros que conocía consideraban que el territorio era inaccesible.

Durante ese día, mientras caminábamos hacia el prominente glaciar, habíamos visto tres patos salvajes volando hacia la cabeza de la bahía desde el este. Esperaba que la presencia de esos pájaros indicara la existencia de tierra con pastizales y no campos de nieve y glaciares tierra adentro, pero las esperanzas no eran muy fundadas.

Nos levantamos a las 2:00 la mañana del viernes, y nuestro guiso estuvo listo una hora más tarde. La luna llena brillaba en un cielo casi sin nubes, sus rayos se reflejaban gloriosamente desde las cumbres y el hielo agrietado de los glaciares cercanos. Los enormes picos de las montañas se erguían y se recortaban contra el cielo y arrojaban sombras oscuras sobre las aguas de la bahía. No había necesidad de demorarse, y partimos tan pronto terminamos de comer. McNeish nos acompañó casi doscientos metros; no pudo hacer más. Luego nos despedimos y regresó al campamento. La primera tarea fue rodear el extremo del glaciar que sobresalía y que tenía puntas que se proyectaban como dedos hacia el mar. Las olas estaban alcanzando las puntas de estos dedos y tuvimos que apresurarnos de un recoveco a otro cuando las aguas retrocedían. Pronto llegamos a la parte este del glaciar y notamos su gran actividad en ese punto. Había habido cambios dentro de las veinticuatro horas anteriores. Algunos trozos enormes se habían desprendido, y las masas de barro y piedra que eran arrastradas con el hielo que avanzaba, mostraban movimiento. El glaciar era como un arado gigantesco que avanzaba de modo irresistible hacia el mar.

Sobre la playa, más allá del glaciar, había rastros de un naufragio que hablaba de muchos buques que habían sufrido un mal fin. Vimos puntales de teca, generosamente tallados, que debían provenir de los barcos del tipo más antiguo, cuadernas cubiertas de hierro casi todo oxidado, barriles golpeados y todos los desechos comunes del océano. Teníamos nuestras propias dificultades y preocupaciones, pero cuando pasamos por el cementerio del mar, pensamos en las muchas tragedias escritas en los fragmentos de los barcos perdidos desgastados por las olas. No nos detuvimos y pronto ascendimos la pendiente cubierta de nieve que iba hacia el este, en el último trecho de nuestro largo camino.

La superficie de nieve era desalentadora. Dos días antes, habíamos podido avanzar con rapidez sobre la nieve dura y sólida; ahora, nos

hundíamos hasta los tobillos a cada paso, y avanzábamos con lentitud. Después de dos horas de trepar sin cesar, nos encontramos a ochocientos metros sobre el nivel del mar. El tiempo seguía bueno y calmo, y a medida que las crestas se acercaban más adelante a la costa occidental, la brillante luz de la luna nos mostraba que el interior era tremendamente irregular. Los altos picos, los acantilados infranqueables, las pendientes de nieve pronunciadas y los glaciares que descendían de modo abrupto eran características destacadas en todas direcciones, con llanuras de nieve que cubrían la capa de hielo del interior. La pendiente que estábamos subiendo se convertía en una cresta y, nuestro curso llegaba hasta la cima. La luna, que resultó ser una buena amiga durante este viaje, arrojaba una larga sombra en un punto y nos dijo que la superficie estaba rota en la dirección en que íbamos. Advertidos con tiempo, evitamos un enorme agujero capaz de tragarse un ejército. La bahía ahora estaba a cinco kilómetros de distancia, y el continuo rugir de un gran glaciar en la cabeza de la bahía llegó a nuestros oídos. Este glaciar, que habíamos notado durante la estancia en *Peggotty Camp*, parecía estar desprendiéndose casi continuamente.

Había esperado poder ver el terreno frente a nosotros desde la parte superior de la pendiente, pero cuando la superficie se empezaba a nivelar debajo de nuestros pies, se levantó una densa niebla. La luna se oscureció y produjo una luz difusa que era más molesta que la oscuridad, dado que iluminaba la niebla sin guiar nuestro camino. Nos atamos uno al otro a modo de precaución frente a los agujeros, grietas y precipicios, y yo abrí camino a través de la nieve blanda. Con casi el largo total de la soga entre yo y el último hombre, pudimos andar un camino casi recto, dado que, si yo me dirigía hacia la derecha o hacia la izquierda al avanzar hacia la blanca pared de niebla, el hombre que iba al final de la soga podía gritar en qué dirección debía ir. De este modo, como un buque con su «babor», «estribor», «mantener el rumbo», anduvimos pesadamente a través de la niebla durante las siguientes dos horas.

Luego, con la llegada de la luz del día, la niebla se dispersó y se levantó, y desde una altura de unos cien metros, miramos hacia abajo a lo que parecía ser un enorme lago congelado con sus costas más alejadas aún oscurecidas por la niebla. Nos detuvimos en ese lugar para comer un trozo

de galleta mientras analizábamos si debíamos bajar y cruzar la superficie plana del lago o continuar en la cresta que ya habíamos alcanzado. Decidí bajar, dado que el lago estaba en nuestro rumbo. Después de una hora de un viaje relativamente fácil a través de la nieve, notamos los delgados principios de grietas. Enseguida, su tamaño comenzó a aumentar y a mostrar fracturas, lo que indicaba que estábamos atravesando un glaciar. A medida que la luz del sol aumentaba, la niebla se disipó; pudimos ver el lago con más claridad, pero aún no podíamos descubrir su costa este. Un poco más tarde, la niebla se levantó por completo y entonces vimos que nuestro lago se extendía hasta el horizonte y, de repente, nos dimos cuenta de que estábamos mirando hacia abajo al mar abierto en la costa oriental de la isla. La ligera vibración en la costa nos mostró que el mar no estaba siquiera congelado; era la mala luz la que nos había engañado. Era evidente que estábamos en la parte superior de la bahía Posesión, y la isla en ese punto no podía estar a más de ocho kilómetros a través de la cabeza de la bahía del Rey Haakon. Nuestra rudimentaria carta era imprecisa. No había nada que hacer salvo volver a subir el glaciar. Eran alrededor de las siete de la mañana y a las nueve, ya habíamos recuperado el camino perdido y más. Volvimos a llegar a la cresta y entonces nos dirigimos al sureste, dado que la carta mostraba que otras dos bahías cortaban la costa antes de Stromness. Era reconfortante darse cuenta de que podríamos ver el agua del lado este durante nuestro viaje, aunque podíamos ver que no había forma de pasar la línea costera debido a los empinados acantilados y glaciares. En la costa oriental, los hombres vivían en casas alumbradas con luz eléctrica. Allí nos esperaban novedades del mundo exterior y, sobre todo, esta costa significaba para nosotros los medios necesarios para rescatar a los veintidós hombres que habíamos dejado en la isla Elefante.

CAPÍTULO X
LA TRAVESÍA DE GEORGIA DEL SUR

El sol salió por la mañana, y prometía ser un buen día; empezamos a entrar en calor a medida que avanzábamos por la nieve blanda. Delante de nosotros, estaban las crestas y los espolones de una cadena de montañas, la transversal que habíamos observado desde la bahía. Viajábamos sobre una planicie que se elevaba suavemente, y al cabo de una hora, nos sentimos molestos por el calor. Años antes, en una expedición anterior, había afirmado que nunca más me quejaría por el calor del sol, y mi decisión se había fortalecido durante el viaje en bote. Me volvió a la memoria cuando el sol brillaba ferozmente sobre la colina de nieve blanca cegadora. Tras pasar por una zona de grietas, hicimos un descanso para nuestra primera comida. Cavamos un agujero en la nieve con la azuela, de más o menos un metro de profundidad, y colocamos el Primus en él. En ese momento no había viento, pero podría levantarse una ráfaga repentina. Pronto comimos un *hoosh* caliente y avanzamos con dificultad hacia una cresta puntiaguda que se encontraba entre dos de los picos ya mencionados. Hacia las 11:00, ya estábamos casi en la cima. La pendiente se había tornado abrupta, y era necesario cortar peldaños a medida que avanzábamos. La azuela resultó ser un excelente instrumento para este fin, bastaba con un golpe para hacer un punto de apoyo. Ansioso pero esperanzado, corté los últimos pocos peldaños y me detuve sobre la empinada cordillera, mientras que los otros hombres sostenían la soga y esperaban mis novedades. La perspectiva era desilusionante. Miré hacia abajo por un pronunciado acantilado a un caos

de hielo desmoronado, quinientos metros abajo. No había forma de que bajáramos. El terreno hacia el este era una gran meseta de nieve, con una pendiente que ascendía a lo largo de ocho o diez kilómetros hasta alcanzar una altura de más de mil doscientos metros. Hacia el norte, caía en forma pronunciada en glaciares a la bahía, y hacia el sur, estaba interrumpida por enormes desembocaduras de la capa de hielo continental. Nuestro camino se encontraba entre los glaciares y las desembocaduras, pero antes teníamos que descender de la cresta en la que nos encontrábamos. Cortando peldaños con la azuela, avanzamos en dirección lateral alrededor de la base de una dolomita, que bloqueaba nuestra visión hacia el norte. Una vez rodeada, el mismo precipicio se abría ante nosotros. Hacia el noreste, parecía haber una pendiente de nieve que podría servir para llegar a un terreno más bajo y, entonces, volvimos sobre nuestros pasos hacia abajo por la larga pendiente que habíamos tardado tres horas en subir. Estuvimos en la base en una hora. Ahora sentíamos el esfuerzo de una desacostumbrada caminata. Habíamos caminado poco desde enero, y nuestros músculos no estaban entrenados. Faldeando la base de la montaña que se levantaba sobre nosotros, llegamos a una rimaya o *bergschrund*[14] de dos kilómetros y medio de largo y de trescientos metros de profundidad. Esta tremenda hondonada, cortada en la nieve y el hielo por los feroces vientos que soplan por la montaña, tenía forma semicircular y terminaba en una inclinación suave. La cruzamos, bajo el imponente precipicio de hielo y, en el extremo más distante, volvimos a comer y a hacer un breve descanso. Eran las 11:30 de la noche. Media olla de ración de Bovril humeante nos calentó, y cuando volvimos a emprender la marcha, las cuestas de hielo con ángulos de cuarenta y cinco grados no nos parecieron tan formidables como antes.

Una vez más, nos dirigimos hacia la cima. Después de otra agotadora escalada, llegamos a la parte superior. La nieve delgada cubría el hielo azul en la cresta, y tuvimos que cortar escalones en los últimos cincuenta metros. El mismo precipicio seguía abajo, y en vano busqué con la mirada una forma de bajar. El calor del sol había aflojado la nieve, que ahora era traicionera, y tuvimos que elegir nuestro camino con cuidado. Al mirar hacia atrás, pudimos ver que una niebla se estaba levantando detrás de nosotros y que, en los valles, se unía con otra niebla que provenía del este.

Las nubes grises que avanzaban eran una advertencia directa de que debíamos bajar a otro nivel antes de que nos cubrieran.

La cresta estaba adornada con picos que nos impedían tener una visión clara hacia la derecha o la izquierda. En este aspecto, la situación no parecía mejor en otros puntos a nuestro alcance, y había decidido que nuestro rumbo pasaba por regresar por el camino que nos había traído. La tarde pasaba y la niebla se levantaba, de modo que no presagiaba nada bueno, desde el oeste. Era sumamente importante que bajáramos hasta el próximo valle antes del anochecer. Ahora nos encontrábamos a mil cuatrocientos metros, y la temperatura por la noche sería muy baja a esa altura. No teníamos una carpa ni sacos de dormir, y nuestra ropa había soportado un uso muy rudo y había capeado muchas tormentas durante los últimos diez meses. En la distancia, allá abajo en el valle, podíamos ver zonas de con matojos de hierba cerca de la costa, y si pudiéramos bajar, sería posible cavar un agujero en uno de los bancos de nieve más bajos, cubrirlo con el hierba seca y hacernos un lugar bastante cómodo donde pasar la noche. Emprendimos el regreso y, después de un desvío, llegamos a la cima de otra cresta, con la luz que se apagaba. Después de mirar sobre la cima, me di vuelta hacia los ansiosos rostros de los dos hombres que estaban detrás de mí y les dije «vamos, muchachos». En un minuto, estuvieron a mi lado en la cresta de hielo. La superficie se desprendió en una inclinación abrupta frente a nosotros, pero se unió a una ladera de nieve. No pudimos ver la parte inferior con claridad, debido a la bruma y a la mala luz, y se nos cruzó por la mente que existía la posibilidad de que la ladera terminara en una pronunciada caída; pero la niebla que trepaba con lentitud detrás de nosotros no nos daba tiempo para dudar. Descendimos poco a poco al principio, cortando escalones en la nieve; luego, la superficie se puso más blanda, lo que indicaba que la pendiente no era tan pronunciada. Ya no podíamos volver, entonces nos desatamos y nos lanzamos dejándonos deslizar como cuando éramos jóvenes. Cuando nos detuvimos en un banco de nieve en la base de la pendiente, encontramos que habíamos descendido unos trescientos metros en dos o tres minutos. Miramos hacia atrás y vimos los dedos grises de la niebla que aparecían sobre la cresta, como buscando a

los intrusos que se habían aventurado en territorio virgen. Pero habíamos escapado.

El terreno hacia el este era una tierra alta de nieve ascendente que dividía los glaciares de la costa norte de las desembocaduras del sur. Desde la cima, habíamos visto que nuestro rumbo discurría entre dos enormes masas de grietas, y pensamos que la ruta que se encontraba más adelante estaba despejada. Esta creencia y el frío cada vez mayor hicieron que abandonáramos la idea de acampar. Volvimos a comer a las 18:00. Una suave brisa dificultó la cocción, a pesar del resguardo brindado a la cocina por un agujero. Crean era el cocinero, y Worsley y yo nos acostamos sobre la nieve contra el viento para proteger la lámpara con nuestros cuerpos. Una vez que terminamos la comida, iniciamos la larga y suave subida. La noche ya nos alcanzaba y, durante una hora, anduvimos con dificultad casi en completa oscuridad, prestando atención con cautela a los signos de las grietas. Luego, a eso de las 20:00, un resplandor que habíamos visto detrás de los picos puntiagudos se convirtió en una luna llena, que se levantó delante de nosotros y creó una senda de plata a nuestros pies. A lo largo de esa senda iluminada por la luna avanzamos seguros, y las sombras que hacían los bordes de las grietas aparecían en negro a ambos lados de nosotros. Hacia adelante y hacia arriba, a través de la suave nieve, marchamos, descansando de tanto en tanto sobre los parches duros que se habían revelado brillando delante de nosotros en la luz blanca. Hacia medianoche, nuevamente estábamos en una elevación de unos mil doscientos metros. Todavía seguíamos la luz, puesto que, como la luna se balanceaba hacia el noreste, nuestra senda se curvó en esa dirección. La amigable luna parecía comandar nuestros cansados pies. No podíamos haber tenido una mejor guía. Si durante la clara luz del día hubiésemos hecho ese camino, habríamos seguido la dirección que esa noche se nos trazó.

La medianoche nos encontró acercándonos al límite del gran campo de nieve, agujerado por *nunataks* aislados que arrojaban largas sombras como si fueran ríos negros que atravesaban la extensión blanca. Una pequeña pendiente hacia el noreste atraía nuestros bien dispuestos pies en esa dirección. Pensamos que en la base de la pendiente estaba la bahía

Stromness. Después de descender unos cien metros, un suave viento comenzó a atacarnos. Habíamos estado caminando durante más de veinte horas, y solo nos habíamos detenido para nuestras comidas ocasionales. Vestigios de nubes pasaban por encima de los altos picos hacia el sur y nos advertían que era probable que hubiera viento y nieve. Después de la 1:00, hicimos un agujero en la nieve, acumulamos nieve suelta a su alrededor, y volvimos a encender el Primus. La comida caliente volvió a renovarnos la energía. Worsley y Crean entonaron sus viejas canciones mientras que el Primus ardía alegremente. La risa estaba en nuestros corazones, aunque no en nuestros labios agrietados y cortados.

En media hora, ya nos habíamos vuelto a levantar y nos habíamos puesto en camino, siempre hacia abajo, en dirección a la costa. Ahora estábamos casi seguros de que nos encontrábamos sobre la bahía Stromness. Un objeto oscuro que se encontraba abajo, en el pie de la pendiente, parecía la isla Mutton, ubicada cerca de Husvik. Supongo que dejamos volar nuestros deseos y dimos rienda suelta a nuestra imaginación, ya que señalamos alegremente diversos hitos que ahora nos revelaba la luz de la luna vagabunda, cuya amigable cara era atravesada por nubes. Nuestras esperanzas pronto se hicieron pedazos. Las grietas nos advertían que estábamos en otro glaciar, y expectantes miramos hacia abajo, al final del borde de la gran masa de hielo desgarrado. Sabía que no había ningún glaciar en Stromness y me di cuenta de que este debía ser el glaciar Fortuna. La desilusión fue inmensa. Retrocedimos y volvimos a subir el glaciar, no directamente por donde habíamos venido, sino buscando una tangente hacia el sureste. Estábamos muy cansados.

A las 5:00, nos encontrábamos al pie de los espolones rocosos de la cadena. Estábamos cansados, y el viento que soplaba de las alturas nos congelaba. Decidimos bajar al socaire de una roca para descansar. Pusimos nuestros palos y azuela en la nieve, nos sentamos sobre ellos lo más cerca posible uno del otro y pasamos los brazos alrededor de nuestros compañeros. El viento traía consigo un poco de nieve, y el polvo blanco caía sobre nuestra ropa. Pensé que podríamos mantenernos calientes y descansar durante una media hora de esta manera. En un minuto, mis dos compañeros cayeron profundamente dormidos. Me di cuenta de que sería

desastroso si todos nos dormíamos al mismo tiempo, puesto que el sueño en esas condiciones se funde con la muerte. Después de cinco minutos, los desperté zarandeándolos, les dije que habían dormido media hora y ordené que retomáramos la marcha. Estábamos tan entumecidos que durante los primeros doscientos o trescientos metros avanzamos con las rodillas dobladas. Una línea dentada de picos con un desfiladero a la manera de un diente roto apareció frente a nosotros. Esta era la cordillera que corre en dirección sur desde la bahía Fortuna, y nuestra dirección hacia el este, hacia Stromness, la cruzaba. Una pendiente muy pronunciada conducía a la cordillera, y un hielo helado soplaba a través del desfiladero.

Pasamos por el desfiladero a las 6:00, con el corazón en un puño y el cuerpo agotado. Si la pendiente más lejana hubiera resultado infranqueable, nuestra situación hubiera sido casi desesperante; pero lo peor se estaba convirtiendo en lo mejor para nosotros. Las formaciones de rocas sinuosas y onduladas de Puerto Husvik aparecieron justo delante de nosotros en el momento en que amanecía. Sin una palabra, nos dimos la mano. En nuestra mente, el viaje había llegado a su fin, a pesar de que, en realidad, aún teníamos que atravesar veinte kilómetros de un difícil terreno. Una suave pendiente de nieve descendía a nuestros pies hacia un valle que separaba nuestra cordillera de las colinas que estaban inmediatamente detrás de Husvik, y mientras permanecíamos de pie mirándolas, Worsley dijo con solemnidad, «*Jefe*, ¡parece demasiado bueno para ser real!». Bajamos y, en seguida, nos vimos detenidos por el agua que había ochocientos metros más abajo. Pudimos ver las pequeñas ondulaciones de las olas sobre la playa negra, pingüinos que se pavoneaban de un lado a otro y objetos oscuros que parecían focas holgazaneando en la arena. Se trataba de un brazo oriental de la bahía Fortuna separado, por la cordillera, del brazo que habíamos visto debajo de nosotros durante la noche. La pendiente que estábamos atravesando parecía terminar en un precipicio sobre esa playa. No obstante, nuestro ánimo revivido no se vio desalentado por las dificultades en esta última etapa el viaje, y acampamos alegres a tomar el desayuno. Mientras que Worsley y Crean cavaban un agujero para el hornillo y encendían la cocina, subí a una cresta que estaba sobre nosotros, cortando escalones con la azuela, para asegurarme una visión amplia del terreno que se extendía

abajo. A las 6:30, pensé que había oído el sonido del silbato de un barco de vapor. No me atrevía a afirmarlo, pero sabía que a los hombres de la estación ballenera se levantarían cerca de esta hora. Cuando bajé al campamento, se lo conté a los otros y, con intensa excitación, miramos el cronómetro esperando las 7:00, cuando los balleneros serían llamados a trabajar. Justo en ese minuto, el silbido llegó hasta nosotros, traído claramente por el viento a través de los kilómetros de roca y de nieve que nos separaban. Ninguno de nosotros había oído jamás una música más dulce. Era el primer sonido creado por otros seres humanos que llegaba a nuestros oídos desde que partimos de la bahía Stromness en diciembre de 1914. El silbato nos dijo que los hombres vivían cerca, que los buques estaban listos y que, dentro de unas pocas horas, estaríamos de regreso en la isla Elefante para rescatar a los hombres que esperaban allí bajo la vigilancia y la protección de Wild. Fue un momento difícil de describir. El dolor y el sufrimiento, los viajes en bote, las caminatas, el hambre y la fatiga parecieron pertenecer al limbo de las cosas olvidadas, y solo quedaba la satisfacción total que llega con la tarea cumplida.

Mi análisis del terreno desde un punto más alto no me había brindado información definida y, después de descender, les planteé la situación a Worsley y a Crean. Nuestro rumbo obvio se extendía hacia abajo por una pendiente de nieve en dirección a Husvik. «Muchachos», dije, «esta pendiente de nieve parece terminar en un precipicio, pero quizá no sea así. Si no bajamos, tendremos que desviarnos al menos ocho kilómetros antes de llegar al nivel del mar. ¿Qué hacemos?». Ambos respondieron al unísono, «intentemos por la pendiente». Entonces, volvimos a iniciar nuestra marcha hacia abajo. Abandonamos el hornillo Primus, que ahora estaba vacío, en el campamento donde desayunamos y llevamos con nosotros una ración y una galleta. Nuestros pies se atascaron en la nieve más profunda que habíamos encontrado, pero laboriosamente seguíamos bajando, y después de descender unos ciento cincuenta metros, lo que redujo nuestra altitud a seiscientos metros sobre el nivel del mar, creímos ver el camino despejado hacia adelante. Una fuerte pendiente de hielo azul fue el siguiente obstáculo. Worsley y Crean se sostuvieron firmemente en un agujero que cavaron con la azuela y luego me bajaron mientras cortaba

escalones hasta que se acabó la soga alpina de quince metros. Entonces, hice un agujero lo suficientemente grande para nosotros tres, y los otros dos hombres bajaron pisando los escalones. Mi extremo de la soga estaba anclado a la azuela, y yo me había acomodado en el agujero preparado para resistir un tirón en caso de que se resbalaran. Cuando todos estuvimos de pie en el segundo agujero, volví a bajar haciendo más escalones y, de este modo laborioso, pasamos dos horas durante las que descendimos unos ciento cincuenta metros. A mitad de camino, tuvimos que alejarnos en forma diagonal hacia la izquierda, puesto que notamos que los fragmentos de hielo sueltos por la azuela estaban cayendo al pie de la pendiente. Luego, salimos del hielo vertical, cosa que agradecimos, en un punto donde algunas rocas sobresalían, y pudimos ver que había un precipicio peligroso justo debajo del lugar donde habíamos comenzado a cortar los escalones. Una caída por la resbaladiza pendiente, con la azuela y nuestra cocina por delante, completó este descenso que, por cierto, hizo un daño considerable a nuestros muy usados pantalones.

Cuando llegamos a la parte inferior, no estábamos a más de quinientos metros sobre el nivel del mar. La pendiente era relativamente fácil. Debajo de la nieve, corría agua y formaba cavidades entre las rocas que sobresalían sobre la superficie blanca. Las capas de nieve que cubrían estas cavidades eran trampas para nuestros pies, pero bajamos gateando y, al final, llegamos a la zona de hierba. Unos minutos más tarde, alcanzamos la arenosa playa. Pudimos ver los rastros de algunos animales y nos sentimos sorprendidos, hasta que recordé que habían traído renos desde Noruega a la isla, y ahora estaban en la tierra baja de la costa este. No nos detuvimos a investigar. Nuestra mente estaba fija en llegar al lugar donde se encontraban los hombres, y nos dirigimos lo más rápidamente posible hasta la siguiente ladera ascendente de pasto. Ahí vimos la primera evidencia de la proximidad del hombre, cuyo trabajo, como suele suceder, provoca destrucción. Yacía ahí una foca que acababan de matar y, en poco tiempo, vimos más cuerpos con las marcas de heridas de bala. Luego, me enteré de que los hombres de la estación ballenera de Stromness a veces dan una vuelta con el bote por la bahía Fortuna para ir a matar focas.

El mediodía nos encontró en un punto bastante alto de la pendiente, al otro lado de la bahía, cuando nos dirigíamos hacia el ESE y, media hora después, nos encontrábamos en una meseta plana; nos faltaba cruzar solo una cresta más antes de descender a Husvik. Encabezaba la marcha sobre esta meseta cuando, de pronto, me di cuenta de que estaba tapado con agua hasta las rodillas y que rápidamente me hundía cada vez más a través de la capa de nieve. Me arrojé al suelo y les grité a los otros que hicieran lo mismo, a fin de distribuir nuestro peso en la traicionera superficie. Estábamos sobre un pequeño lago cubierto de nieve. Después de yacer quietos durante unos momentos, nos pusimos de pie y avanzamos con delicadeza, como Agag[15], doscientos metros, hasta que una elevación del suelo nos mostró que nos habíamos alejado del lago.

A las 13:30, subimos y rodeamos una última cresta y vimos un pequeño buque de vapor, un ballenero, que entraba en la bahía ochocientos metros debajo de nosotros. Unos momentos más tarde, mientas avanzábamos con rapidez, aparecieron los mástiles de un velero anclado en un muelle.

Diminutas figuras que se movían de un lado a otro alrededor de los botes llamaron nuestra atención, y entonces vimos las barracas y la fábrica de la estación ballenera Stromness. Nos detuvimos y nos dimos la mano, una forma de felicitarnos mutuamente que nos había parecido necesaria en otras cuatro ocasiones durante la expedición. La primera vez fue cuando desembarcamos en la isla Elefante; la segunda, cuando llegamos a Georgia del Sur; la tercera, cuando alcanzamos la cima de la cordillera y vimos la pendiente de nieve que se extendía debajo, el primer día de nuestro viaje por tierra; luego, cuando vimos las rocas de Husvik.

Con cautela, comenzamos a descender por la pendiente que conducía al calor y la comodidad. La última parte del viaje resultó extraordinariamente difícil. En vano, buscamos un camino seguro o lo bastante seguro para bajar la pronunciada ladera de la montaña cubierta de hielo. El único camino posible parecía ser un canal cortado por el agua que corría desde las tierras altas. Seguimos el curso de este arroyo de agua helada hacia abajo. Estábamos mojados hasta la cintura, temblando, congelados y cansados. En un momento dado, nuestros oídos detectaron un sonido poco grato que podría haber sido musical bajo otras circunstancias. Era una cascada que

salpicaba, y estábamos en el margen equivocado. Cuando llegamos a la parte superior de esta caída, nos asomamos con cuidado y descubrimos que había una caída de ocho o diez metros, con infranqueables acantilados de hielo a ambos lados. Volver a subir era casi impensable en nuestro estado de agotamiento. La forma de bajar era a través de la cascada misma. Atamos un extremo de nuestra soga a una gran roca, no sin dificultad, debido al hecho de que las piedras habían sido erosionadas por el correr del agua. Luego, Worsley y yo, bajamos a Crean, que era el más pesado. Desapareció por completo entre la cortina del agua que caía y apareció jadeando en la parte de abajo. Lo seguí yo, deslizándome por la soga, y Worsley, que era el miembro del grupo más liviano y más ágil, bajó al final. Ya en la parte baja de la cascada, pudimos volver a pararnos sobre tierra seca. No pudimos recuperar la soga. Habíamos arrojado la azuela desde la parte superior de la cascada así como también la bitácora y la cocina envueltas en una de nuestras camisas. Eso era todo, salvo nuestra ropa mojada, lo que traíamos de la Antártica, donde habíamos entrado hacía un año y medio con un barco sólido, equipos completos y grandes esperanzas. Esas eran cosas tangibles, pero en nuestros recuerdos éramos ricos. Habíamos atravesado la apariencia externa de las cosas. Habíamos «sufrido, pasado hambre y triunfado, nos habíamos arrastrado y nos habíamos aferrado a la gloria, habíamos crecido en la inmensidad del todo». Habíamos visto a Dios en Su esplendor, oído el texto que nos brinda la Naturaleza. Habíamos llegado al alma desnuda del hombre.

Tiritando de frío, pero con el corazón tranquilo y feliz, emprendimos el camino hacia la estación ballenera, que ahora no se encontraba a más de dos kilómetros y medio de distancia. Las dificultades del viaje habían quedado atrás. Tratamos de enderezarnos un poco, porque el pensamiento de que podría haber mujeres en la estación nos hacía dolorosamente conscientes de nuestro aspecto incivilizado. Teníamos la barba larga y el pelo enmarañado. No estábamos lavados, y la ropa que habíamos usado durante casi un año sin cambiarnos estaba andrajosa y manchada. Casi era imposible imaginar tres rufianes con aspecto más desagradable. Worsley sacó varios imperdibles de algún rincón de su vestimenta y realizó algunas reparaciones temporales que, en realidad, enfatizaron su mal estado general. Nos

apresuramos hacia abajo y, cuando estábamos bastante cerca de la estación, encontramos dos pequeños de unos diez o doce años. Les pregunté a estos muchachos dónde estaba la casa del gerente. No me contestaron. Nos miraron, una mirada de arriba abajo que no necesitaba explicación. Se alejaron de nosotros corriendo lo más rápido que les dieron las piernas. Llegamos a los alrededores de la estación y pasamos por la «casa de digestión» que estaba oscura en su interior. Saliendo del otro extremo, encontramos a un hombre mayor, que echó a andar como si hubiera visto al demonio mismo, y no nos dio tiempo a hacerle ninguna pregunta. Se alejó con rapidez. Esta bienvenida no fue amistosa. Luego llegamos al muelle, donde el hombre a cargo permaneció en su puesto. Le pregunté si el Sr. Sorlle (el gerente) se encontraba en la casa.

—Si -dijo mientras nos miraba.

—Quisiéramos verlo -dije.

—¿Quién es usted? -Preguntó.

—Perdimos nuestro buque y vinimos por la isla -respondí.

—¿Han venido por la isla? -Dijo con tono de total incredulidad.

El hombre se dirigió hacia la casa del gerente, y nosotros lo seguimos. Luego me enteré que le dijo al Sr. Sorlle: «Afuera hay tres hombres con apariencia extraña que dicen haber venido por la isla y lo conocen a usted. Los dejé esperando afuera». Una precaución necesaria desde su punto de vista.

El Sr. Sorlle salió a la puerta y dijo:

—¿Y bien?

—¿Me conoce? -Dije.

—Conozco su voz -contestó dudosamente-. Es usted oficial del *Daisy*.

—Mi nombre es Shackleton -dije.

De inmediato extendió su mano y dijo:

—Adelante, adelante.

—Dígame, ¿cuándo terminó la guerra? -Pregunté.

—La guerra no terminó -contestó-. Están muriendo millones de personas. Europa está fuera de sus cabales. El mundo está loco.

La hospitalidad del Sr. Sorlle no tenía límites. Casi no nos dio tiempo para quitarnos las botas congeladas antes de llevarnos a su casa y

ofrecernos tomar asiento en un salón cálido y cómodo. No estábamos en condiciones de sentarnos en la casa de nadie hasta habernos lavado y puesto ropa limpia, pero la amabilidad del gerente de la estación era inmensa, incluso cuando estar en una habitación con nosotros era sumamente desagradable. Nos ofreció café y pasteles al estilo noruego, luego nos acompañó arriba, hasta el baño, donde nos despojamos de nuestros harapos y nos acicalamos con todo lujo.

La amabilidad del Sr. Sorlle no terminó con su cuidado personal de los tres viajeros que habían llegado a su puerta. Mientras nos estábamos lavando, dio órdenes para que, de inmediato, se preparara uno de los buques balleneros a fin de que pudiéramos partir esa noche hacia el otro lado de la isla para buscar a los tres hombres que habían quedado allí. Los balleneros conocían la bahía del Rey Haakon, aunque nunca trabajaban en ese lado de la isla. En poco tiempo, volvimos a estar limpios. Después, nos pusimos una agradable ropa nueva que nos habían suministrado de las tiendas de la estación y nos deshicimos del pelo superfluo. En una hora o dos, habíamos dejado de ser salvajes y habíamos vuelto a ser hombres civilizados. Luego, llegó una comida espléndida, mientras que el Sr. Sorlle nos contaba los preparativos que había hecho y analizábamos los planes para el rescate del grupo principal en la isla Elefante.

Dispuse que Worsley debía ir con el buque de auxilio para mostrarles el lugar exacto donde el carpintero y sus dos compañeros estaban acampando, mientras que yo comencé los preparativos para el auxilio del grupo que había quedado en la isla Elefante. Se esperaba que el buque ballenero que iba a rodear la bahía del Rey Haakon regresara de nuevo el lunes por la mañana y que se detuviera en el puerto de Grytviken, desde donde habíamos partido en diciembre de 1914, para informar al magistrado que residía allí acerca del destino del *Endurance*. Era posible que tuviera cartas para nosotros. Worsley subió a bordo del ballenero a las 2.1:00 de esa noche y se acostó. Al día siguiente, el buque de auxilio entró en la bahía del Rey Haakon, y arribaron a *Peggotty Camp* en un bote. Los tres hombres estaban sumamente complacidos de saber que habíamos podido hacer la travesía y que estábamos bien, y que su espera debajo del *James Caird* tumbado había terminado. Fue curioso que no reconocieran a Worsley, que se había ido con

el aspecto de un rufián peludo y sucio y había regresado acicalado y afeitado. Pensaron que era uno de los balleneros. Cuando uno de ellos le preguntó por qué ningún miembro del grupo había regresado con el auxilio, Worsley dijo:

—¿Qué quieres decir?

—Pensamos que el *Jefe* o uno de los otros volvería a buscarnos -explicaron.

—¿Qué es lo que te pasa? -Dijo Worsley.

Entonces, de repente se dieron cuenta de que estaban hablando con el hombre que había sido su compañero inseparable durante un año y medio. En irnos pocos minutos, los balleneros habían llevado nuestros aparejos a su bote. Remolcaron el *James Caird* y lo levantaron para colocarlo en la cubierta del barco. Entonces, comenzaron su viaje de regreso. Justo al atardecer del lunes, entraron en la bahía Stromness, donde los hombres de la estación ballenera estaban reunidos en la playa para recibir al grupo rescatado y examinar con interés profesional el bote que había navegado ochocientas millas del tormentoso océano que tan bien conocían.

Cuándo recuerdo esos días, no tengo dudas de que la Providencia nos guio, no solo a través de los campos de nieve, sino también a través del mar, de espuma blanca por la tormenta, que separaba la isla Elefante de nuestro lugar de desembarco en Georgia del Sur. Sé que durante la larga y tortuosa marcha de treinta y seis horas por las anónimas montañas y glaciares de Georgia del Sur, con frecuencia me pareció que éramos cuatro, no tres. No dije nada a mis compañeros al respecto, pero luego Worsley me dijo, «*Jefe*, tuve la curiosa sensación durante el viaje de que había otra persona coa nosotros». Crean confesó que había sentido lo mismo. Uno siente «la escasez de palabras humanas, la aspereza de la palabra mortal» al tratar de describir cosas intangibles, pero el registro de nuestros viajes estaría incompleto sin una referencia a alguien muy cercano a nuestros corazones.

CAPÍTULO XI
EL RESCATE

Nuestra primera noche en la estación ballenera fue paradisíaca. Crean y yo compartimos un magnífico cuarto en la casa del Sr. Sorlle, con luz eléctrica y dos camas, calientes y blandas. Estábamos tan cómodos que no pudimos dormir. Ya anochecido, un ayudante nos trajo té, pan con manteca y pasteles, y permanecimos en las camas, deleitándonos con el lujo de todo aquello. Afuera, una fuerte tormenta de nieve que comenzó dos horas después de nuestra llegada y duró hasta el día siguiente, se arremolinaba y deambulaba por las laderas de las montañas. Ciertamente, estábamos agradecidos por haber llegado a un sitio seguro, puesto que habría sido muy duro para nosotros haber estado afuera, en las montañas, aquella noche. Por doquier había nieve profunda cuando nos levantamos la mañana siguiente.

Después del desayuno, el Sr. Sorlle nos llevó hasta Husvik en una lancha de motor. Escuchábamos con avidez su relato de la guerra y de todo lo que había sucedido mientras habíamos estado fuera del mundo de los hombres. Eramos como individuos que surgían de la muerte a un mundo que se había vuelto loco. Nuestras mentes fueron acostumbrándose gradualmente a los relatos de naciones en guerra, de coraje imperecedero y de matanzas inimaginables, de un conflicto mundial que había adquirido dimensiones inconcebibles, de vastos campos de batalla teñidos de sangre en el más sombrío contraste con la gélida blancura que habíamos dejado detrás. El lector tal vez no se dé cuenta de lo difícil que fue para nosotros visualizar casi dos años de la guerra más colosal de la historia. El encierro

de los ejércitos en las trincheras, el hundimiento del *Lusitania*, el asesinato de la enfermera Edith Cavell, el uso del gas veneno y el líquido incendiario, la guerra de los submarinos, la campaña de Gallipoli, los otros cientos de incidentes de la guerra, casi nos dejaron estupefactos y, luego, nuestras mentes comenzaron a entender la sucesión de los acontecimientos y a desarrollar una perspectiva. Supongo que nuestra experiencia fue única. Ningún otro hombre civilizado podría haber desconocido tanto los sucesos que sacudieron el mundo como nosotros cuando llegamos a la Estación Ballenera Stromness.

Oí el primer rumor de las desventuras del *Aurora* en el mar de Ross por el Sr. Sorlle. Nuestro anfitrión pudo contarme muy poco. Le habían informado que el *Aurora* se había alejado de los cuarteles de invierno en el estrecho de McMurdo y que había llegado a Nueva Zelanda después de mucho derivar, y que no había noticias del grupo de tierra. Su información era indefinida en cuanto a los detalles, y tuve que esperar hasta llegar a las Islas Falkland, algún tiempo después, para recibir un informe definitivo sobre el *Aurora*. Sin embargo, el rumor que había llegado a Georgia del Sur hizo que fuera más importante que nunca que trajera al resto del grupo del mar de Weddell rápidamente, a fin de liberarme para cualquier esfuerzo que fuera necesario en el mar de Ross.

Cuando llegamos a Husvik aquel domingo por la mañana, fuimos recibidos cálidamente por el magistrado, el Sr. Bernsten, a quien yo conocía desde hacía tiempo, y los otros miembros de la pequeña comunidad. Amarrado en el puerto, estaba uno de los barcos balleneros más grandes, el *Southern Sky*, propiedad de una compañía inglesa, aunque ahora estaba inactivo durante el invierno. No tenía forma de ponerme en contacto con los dueños sin provocar un peligroso retraso y, debido a que acepté toda la responsabilidad, el Sr. Bernsten dispuso que yo llevara ese barco hasta la isla Elefante. Escribí un contrato con Lloyd’s para el seguro del barco. El capitán Thom, un viejo amigo de la expedición, precisamente estaba en Husvik con su barco, el *Orwell*, cargando petróleo para usarlo en la fabricación de munición en Gran Bretaña, y de inmediato se ofreció como voluntario para venir con nosotros ocupando cualquier puesto. Le pedí que viniera como capitán del *Southern Sky*. No hubo dificultad para reunir una

tripulación. Los balleneros estaban ansiosos por ayudar en el rescate de hombres en problemas. Comenzaron a trabajar aquel domingo para preparar y estibar el barco. Partes de los motores estaban en tierra, pero hombres bien dispuestos hicieron que el trabajo no fuera tanto. Compré en las tiendas de la estación todas las provisiones y los equipos necesarios, incluidas comodidades especiales para los hombres que esperábamos rescatar y, para el martes por la mañana, el *Southern Sky* estuvo listo para zarpar. Siento que es mi deber, así como también un placer, para mí agradecer aquí a los balleneros noruegos de Georgia del Sur la ayuda comprensiva que nos brindaron cuando la necesitamos. Entre los recuerdos de amabilidad recibida en muchas tierras divididas por los mares, el de la hospitalidad y la ayuda que recibí en Georgia del Sur está entre los primeros. Existe una hermandad del mar. Los hombres que surcan los mares en barcos, sirviendo y sufriendo, librando su infinita batalla contra el capricho del viento y del océano, sienten como suyos los peligros y los problemas de sus hermanos marinos.

El *Southern Sky* estuvo listo el martes por la mañana y, a las 9:00 en punto, salimos de la bahía, mientras los silbatos de la estación ballenera emitían una amistosa despedida. Nos habíamos reunido a bordo del barco del capitán Thom el lunes por la noche con varios capitanes balleneros cuyos hijos los habían seguido en su profesión. Eran «perros viejos», con el rostro surcado y marcado por las tormentas de medio siglo, y estaban aún más interesados en la historia de nuestro viaje de la isla Elefante de lo que estaba la generación más joven. Nos felicitaron por haber realizado un notable viaje en bote. No deseo quitar mérito a nuestro éxito con un orgullo que parezca humildad. Con ayuda de la Providencia, habíamos superado grandes dificultades y peligros, y era bueno contarles el relato a hombres que conocían aquellos sombríos y traicioneros mares del Sur.

McCarthy, McNeish y Vincent habían desembarcado el lunes por la tarde. Ya mostraban signos de estar recuperando fuerzas con una dieta de abundante comida y habitaciones cálidas. El carpintero apareció tristemente delgado después de tomar un baño. Debió de haber tenido mucha ropa cuando desembarcó del bote, y no me había dado cuenta de cuánto había adelgazado hasta que lo vi bañado y cambiado. Era un hombre de más de

cincuenta años, y el esfuerzo lo había marcado más que al resto de nosotros. El rescate le llegó justo a tiempo.

La primera parte del viaje hasta la isla Elefante en el *Southern Sky* transcurrió sin incidentes. A mediodía del martes 13 de mayo, navegábamos a doce millas por hora en dirección suroeste. Avanzamos bastante, pero la temperatura bajó mucho, y los indicios me dieron motivo para preocuparme por la probabilidad de encontrarnos con hielo. La tercera noche, el mar pareció quedar en silencio. Miré sobre la borda y vi una fina capa de hielo. El mar se estaba congelando a nuestro alrededor, y el hielo gradualmente se volvía más grueso y reducía nuestra velocidad a unas seis millas por hora. Luego, empezaron a aparecer trozos de placas de hielo viejo entre el hielo nuevo. Me di cuenta de que avanzar a través del hielo era impensable. El *Southern Sky* era un vapor hecho de acero, y su estructura, si bien era fuerte para resistir las olas, no soportaría los golpes de las masas de hielo. De modo que dirigí el barco hacia el norte, y la mañana del viernes, nos alejamos de las laminas de hielo. Fuimos hacia el oeste, en espera de condiciones favorables. La mañana del 28 estaba descolorida y nublada, con poco viento. Nuevamente, la proa del barco fue dirigida hacia el suroeste, pero a las 15:00, una perfilada línea de hielo apareció en el horizonte. Estábamos a unas setenta millas de la isla Elefante, pero no había posibilidad de llevar el vapor a través del hielo que obstruía el camino. Volvimos a virar hacia el noroeste. Fuimos directamente al norte de la isla al día siguiente, e hice después otro viraje hacia el sur. Un pesado banco de hielo formaba una barrera infranqueable.

Era difícil aceptar el fracaso a esta altura, pero había que afrontar los hechos. El *Southern Sky* no podría penetrar el hielo de un grosor incluso moderado. La estación ya estaba avanzada, y no podíamos estar seguros de que el hielo se fuera a abrir durante muchos meses, aunque yo opinaba que el hielo no se endurecería en esa área, ni siquiera en invierno, debido a los fuertes vientos y corrientes. El *Southern Sky* tenía carbón solo para diez días, y ya habían pasado seis. Estábamos a quinientas millas de las Islas Falkland y a unas seiscientas millas de Georgia del Sur. De modo que decidí que, puesto que no podíamos esperar a que el hielo se abriera, seguiría hasta las Falkland, conseguiría un barco más apropiado ya fuera local o de

Inglaterra, y haría un segundo intento de llegar a la isla Elefante desde aquel punto.

Nos enfrentamos a muy mal tiempo camino al norte, pero a primera hora de la tarde del 31 de mayo, llegamos a Puerto Stanley, donde el cable proporcionó un vínculo con el mundo exterior. El capitán del puerto vino a recibirnos y, después de echar el ancla, bajé a tierra y conocí al gobernador, el Sr. Douglas Young. Me ofreció su ayuda de inmediato. Llamó por teléfono al Sr. Harding, gerente de la estación de las Islas Falkland, y me enteré, para mi gran pesar, de que en las islas no había disponible ningún buque del tipo que necesitaba. Esa tarde, envié un cable a Londres a Su Majestad el Rey con el primer relato de la pérdida del *Endurance* y las subsiguientes aventuras de la expedición. Al día siguiente, recibí el siguiente mensaje del Rey:

«Me alegro de tener noticias acerca de su arribo a salvo a las Islas Falkland y espero que sus camaradas en la isla Elefante puedan ser rescatados pronto.

Jorge R. I.».

No intentaré describir en detalle los eventos de los días siguientes a nuestro arribo a las Islas Falkland. Mi mente estaba concentrada en el rescate del grupo que estaba en la isla Elefante lo antes posible. El invierno avanzaba, y yo era totalmente consciente de que las vidas de algunos de mis camaradas podrían ser el precio de un retraso innecesario. Había habido una propuesta de enviar un barco de auxilio desde Inglaterra, pero no pudo llegar a los mares del Sur hasta muchas semanas después. Mientras tanto, me puse en contacto con los gobiernos de las repúblicas de América del Sur por radio y cable y les pregunté si tenían algún barco apropiado que yo pudiera utilizar para el rescate. Quería un barco de madera capaz de avanzar por el hielo suelto, con buena velocidad y una razonable capacidad para llevar carbón. De todas partes del mundo, me llegaban mensajes de

felicitaciones y de buena voluntad, y la amabilidad de cientos de amigos en muchas tierras fue un verdadero consuelo en un momento de preocupación y de estrés.

El Almirantazgo británico me informó que no había ningún buque apropiado en Inglaterra y que no podía esperarse ninguna ayuda antes de octubre. Contesté que octubre sería demasiado tarde. Entonces, el ministro británico en Montevideo me telegrafió y me informó acerca de un buque de arrastre llamado *Instituto de Pesca nº 1*, perteneciente al Gobierno uruguayo. Era un barco pequeño y resistente, y el gobierno generosamente se había ofrecido a equiparlo con carbón, provisiones, ropa y otros elementos, y enviarlo a las Islas Falkland para que yo lo llevara a la isla Elefante. Acepté con gusto este ofrecimiento, y el barco llegó a Puerto Stanley el 10 de junio. Zarpamos hacia el sur de inmediato.

El tiempo era malo, pero el buque de arrastre avanzaba bien, a una velocidad constante de unas siete millas por hora, y en la madrugada luminosa y clara del tercer día, avistamos los picos de la isla Elefante. Teníamos grandes esperanzas, pero nuestro antiguo enemigo, el hielo, estaba esperando al acecho y, a menos de veinte millas de la isla, el barco fue detenido por una impenetrable barrera de hielo. El banco de hielo tenía la forma de una luna creciente, con una punta hacia el oeste del barco que se extendía hacia el norte. Avanzamos hacia el noreste y alcanzamos la otra punta; vimos que el banco, pesado y denso, se dirigía hacia el este. Hicimos un intento por penetrar el hielo, pero era tan pesado que el barco quedó atrapado en cuanto comenzamos a golpear las pequeñas y gruesas placas de hielo, de modo que retrocedimos con cautela. La hélice, que funcionaba lentamente, no se dañó, aunque yo temía que en cualquier momento podríamos arrancar las palas. La isla estaba a nuestra banda de estribor, pero no había posibilidad de acercarnos a ella. El ingeniero uruguayo me informó que le quedaba carbón para tres días, y entonces tuve que dar la orden de regresar. Una capa de niebla ocultaba las laderas inferiores de la isla, y los hombres que observaban desde el campamento en la playa no podrían haber visto el barco. Volvimos a navegar hacia el norte, con los motores haciendo mucho ruido y, después de toparnos con una nueva ventisca, llegamos a Puerto Stanley con las carboneras casi vacías y los

motores casi descompuestos. El *H. M. S. Glasgow* estaba en el puerto, y los marinos británicos nos dieron una cálida bienvenida cuando entramos.

El gobierno uruguayo se ofreció a enviar el buque de arrastre a Punta Arenas para que lo pusieran en dique seco y lo alistaran para otro intento. Uno de los problemas durante el viaje fue que, según los cálculos, el barco podía ir a doce millas por hora con seis toneladas de carbón por día, lo cual nos habría dado un buen margen para mantenernos lejos del hielo, pero en realidad, debido al hecho de que no había estado en puerto durante un año, solo alcanzó una velocidad de siete millas por hora con un consumo de diez toneladas por día. El tiempo era valioso, y estos preparativos habrían llevado demasiado tiempo. Agradecí al gobierno su generoso ofrecimiento, y quiero destacar ahora que la amabilidad de los uruguayos en aquel momento se ganó mi más cálida gratitud. Debo mencionar, también, la ayuda que me brindó el Teniente Ryan, oficial de la Reserva Naval que comandó el buque de arrastre hasta las Falkland y vino al sur para colaborar en el intento de rescate. El *Instituto de Pesca* zarpó para Montevideo, y empecé a buscar otro barco.

Un buque correo británico, el *Orita*, llegó a Puerto Stanley oportunamente, y me embarqué en él con Worsley y Crean, y cruzamos hasta Punta Arenas, en el estrecho de Magallanes. La recepción que tuvimos allí fue alentadora. Los miembros de la Asociación Británica de Magallanes se ocuparon de nosotros de todo corazón. El Sr. Alian McDonald se destacó especialmente por sus incansables esfuerzos por ayudar en el rescate de nuestros veintidós compañeros que estaban en la isla Elefante. Trabajó día y noche, y fue gracias a él, en particular, que antes de pasados tres días, ya se había reunido la suma de 1500 libras entre los hombres, se había contratado la goleta *Emma* y se la había equipado para poder usarla. Era una goleta de cuarenta años, de roble, fuerte y en condiciones de navegar, con un motor auxiliar de petróleo.

Entre los diez hombres que formaban la tripulación del barco, había ocho nacionalidades diferentes, pero todos eran hombres buenos que entendieron a la perfección qué hacía falta. El gobierno chileno nos prestó un pequeño vapor, el *Yelcho*, para que nos remolcara parte del viaje. Sin embargo, no podía tocar el hielo, pues estaba hecho de acero. No obstante,

el 12 de julio, le pasamos nuestro cabo de remolque y emprendimos el viaje. Al día siguiente, anclamos con mal tiempo y, aunque el viento se convirtió en un vendaval, no podía perder más tiempo, de modo que levamos anclas temprano la mañana del 14. La tensión que soportaba el cabo de remolque era demasiado fuerte. Con un ruido como el de un disparo, el cabo se cortó. Al día siguiente, el vendaval continuaba, y citaré de la bitácora del *Emma*, que Worsley llevaba como oficial navegante:

«9:00.- Viento fresco y creciente; mar muy movido, con mucho oleaje. 10:00.- El cabo de remolque se cortó. 12:00.- Mediodía. Tiempo similar. 13:00.- El cabo de remolque volvió a cortarse. Pusimos el trinquete y el contrafoque y nos dirigimos hacia el sureste una cuarta al sur. 15:0.- El *Yelcho* nos llamó y nos dijo que la sentina del barco estaba llena de agua (igual que nuestras cubiertas) y que les quedaba poco carbón. Sir Ernest les dijo que podían regresar a puerto. Entonces, el *Yelcho* se dirigió hacia la bahía San Sebastián».

Después de tres días de constante mal tiempo, nos quedamos solos una vez más para rescatar a los veintidós hombres que estaban en la isla Elefante, por los que, a estas alturas, realmente temía.

En la madrugada del viernes 11 de jubo, nos encontrábamos a cien millas de la isla y nos topamos con el hielo a media luz. Esperé que amaneciera del todo y luego intenté abrimos paso. El pequeño barco se agitaba en el denso oleaje y, antes de que pasaran diez minutos de nuestra entrada en el hielo, chocó contra una masa de hielo y rompió el barbiquejo de bauprés. Luego, la entrada de agua del motor se taponó con hielo. La goleta se estaba sacudiendo como un corcho en el oleaje, y vi, tras algunos vaivenes, que en realidad era más ligera que los fragmentos de hielo a su alrededor. El avance en esas condiciones estaba totalmente descartado. Saqué la goleta del hielo y me mantuve hacia el este. La llevé a través de una línea de placas de hielo hacia el sur aquella noche, pero me vi obligado a virar hacia el noreste, puesto que, por lo que podía ver, el hielo tendía a ir en esa dirección. Nos pusimos al pairo durante la noche, que ahora duraba dieciséis horas. El invierno estaba avanzado, y las condiciones del tiempo eran realmente malas. El hielo hacia el sur se estaba desplazando rápidamente hacia el norte. El motor se había roto, y dependíamos por

completo de las velas. Logramos avanzar un poco hacia el sur durante el día siguiente, pero a mediodía estábamos a ciento ocho millas de la isla. Aquella noche nos mantuvimos alejados del hielo en medio del viento, al pairo, y la mañana sorprendió a la goleta cubierta de hielo. Los cabos, envueltos en las salpicaduras de agua congelada, eran gruesos como el brazo de un hombre y, si el viento hubiera aumentado mucho, tendríamos que haber cortado las velas, puesto que no había posibilidad de arriarlas. Algunos miembros de la improvisada tripulación quedaron agotados por el frío y las violentas sacudidas. La goleta tenía unos dieciocho metros de eslora, y respondía a los movimientos del mar azotado por la tormenta de un modo que podría haber desconcertado a los navegantes más avezados.

Llevaba la goleta hacia el sur cada vez que se me presentaba una oportunidad, pero siempre la línea de hielo bloqueaba el paso. El ingeniero, que casualmente era estadounidense, de vez en cuando hurgaba en los motores, pero no podía mantenerlos encendidos, y el persistente viento sur les pegaba de frente. Era difícil tener que regresar por tercera vez, pero me di cuenta de que no podríamos llegar a la isla en esas condiciones, y debíamos dirigirnos hacia el norte a fin de que el barco no tuviera que navegar entre pesadas masas de hielo. Entonces, establecimos un rumbo norte y, después de un tempestuoso viaje, llegamos a Puerto Stanley otra vez. Este era el tercer revés, pero no abandoné mi fe en que el hielo no permanecería inmóvil alrededor de la isla Elefante durante el invierno, dijeran lo que dijeran los expertos sentados en sus sillones allá en sus hogares. Llegamos a Puerto Stanley en la goleta el 8 de agosto, y allí me enteré de que el barco *Discovery* iba a zarpar de Inglaterra de inmediato y que estaría en las Islas Falkland a mediados de septiembre. Mi buen amigo el gobernador dijo que me podía instalar en Puerto Stanley y tomarme las cosas con calma durante algunas semanas. La calle de ese puerto tiene alrededor de dos kilómetros y medio de largo. En un extremo, está el matadero y, en el otro, el cementerio. La distracción principal es caminar desde el matadero hasta el cementerio. Para variar, se puede caminar desde el cementerio hasta el matadero. Ellaline Terriss nació en Puerto Stanley, un hecho que los residentes no han olvidado, pero no ha vivido allí desde hace mucho tiempo. No podía contentarme con esperar seis o siete semanas

sabiendo que, a mil kilómetros, mis camaradas estaban sufriendo una terrible necesidad. Le pedí al gobierno de Chile que enviara el *Yelcho,* el vapor que nos había remolcado antes, para que llevara la goleta a Punta Arenas, lo cual aceptaron de inmediato, como habían hecho con cada petición mía. Entonces, con una ventisca del noroeste, zarpamos, escapamos por poco del desastre durante el viaje, y llegamos a Punta Arenas el 14 de agosto.

No había disponible ningún barco apropiado. El tiempo daba señales de mejoría, y le rogué al gobierno chileno que me prestara el *Yelcho* para un último intento de llegar a la isla. Era un vapor pequeño hecho de acero, muy inapropiado para trabajar en el hielo, pero prometí que no lo tocaría. El gobierno estaba dispuesto a darme otra oportunidad, y el 25 de agosto zarpé hacia el sur en el cuarto intento de rescate. Esta vez, la Providencia nos favoreció. El pequeño vapor llegó rápido con tiempo relativamente bueno, y al acercarnos a la isla Elefante, descubrí que el hielo estaba abierto. Una ventisca del sur lo había empujado hacia el norte temporalmente, y el *Yelcho* tuvo la posibilidad de deslizarse a través de él. Nos acercamos a la isla en medio de una densa niebla. No me atreví a esperar que levantara, y a las 10:00 del 30 de agosto, pasamos cerca de algunos témpanos varados. Luego, vimos el mar romper en un arrecife, y supe que estábamos justo fuera de la isla. Fue un momento de mucha tensión, puesto que aún teníamos que localizar el campamento y no podíamos confiar en que el hielo nos daría tiempo para una búsqueda prolongada con un tiempo tan fuerte; sin embargo, pronto la niebla se levantó y reveló los acantilados y los glaciares de la isla Elefante. Avancé hacia el este y, a las 11:40, la vista aguda de Worsley detectó el campamento, casi invisible bajo su cubierta de nieve. Los hombres en tierra nos vieron al mismo tiempo, y vimos pequeñas figuras negras correr hacia la playa y hacernos señas. Estábamos a alrededor de una milla y media de distancia del campamento. Viré el *Yelcho* para acercarnos y, en media hora, llegamos a la playa con Crean y algunos de los marinos chilenos. Vi una pequeña figura en una roca golpeada por el oleaje y reconocí a Wild. Al acercarme, grité: «¿Están todos bien?» y él contestó: «Estamos todos bien , *Jefe*», y entonces oí tres vítores. Cuando me acerqué a la roca, arrojé paquetes de cigarrillos a tierra; se abalanzaron

sobre ellos como tigres hambrientos; bien sabía yo que durante meses el tabaco había sido algo con lo que soñaban y de lo que hablaban. Algunos de los hombres estaban en malas condiciones físicas, pero Wild había mantenido al grupo unido y había alimentado la esperanza en sus corazones. En ese momento, no hubo tiempo para intercambiar novedades ni felicitaciones. Ni siquiera fui hasta la playa a ver el campamento que, según Wild me aseguró, había mejorado mucho. Afuera, el mar estaba revuelto, y un cambio de viento podría traer el hielo otra vez en cualquier momento. Insté al grupo para que se diera prisa en subir a bordo y llevé también los registros de la expedición y las partes esenciales de los equipos. Todos estuvieron a bordo del *Yelcho* en menos de una hora, y nos dirigimos hacia el norte a la máxima velocidad que podía alcanzar el pequeño vapor. El hielo seguía abierto, y nada peor que una extensión de océano tormentoso nos separaba de la costa de Sudamérica.

Durante el viaje hasta Punta Arenas, oí el relato de Wild y volví a bendecir la alegría y los recursos que habían servido al grupo tan bien durante cuatro meses y medio de privaciones. Los veintidós hombres que habían permanecido en la isla Elefante estaban al límite de sus recursos cuando llegó el *Yelcho*. Wild había administrado las escasas provisiones lo mejor posible y había luchado contra los demonios del desaliento y la desesperación en aquel pequeño banco de arena, donde el grupo tuvo un precario punto de apoyo entre los sombríos campos de hielo y el traicionero mar cubierto de hielo. El hielo se había abierto en ocasiones, pero la mayor parte del tiempo el camino hacia el norte había estado bloqueado. El *Yelcho* había llegado en el momento apropiado. Dos días antes, no podría haber alcanzado la isla, y unas horas más tarde, el hielo podría haber estado impenetrable otra vez. Wild había calculado que la ayuda llegaría en agosto, y todas las mañanas había empaquetado su equipo con una alegre anticipación que demostró ser contagiosa, como estoy seguro de que era su intención. Uno del grupo a quien yo le había dicho: «Bueno, tenían todo empaquetado y listo», me contestó: «Verá, *Jefe*, Wild nunca abandonó la esperanza, y cada vez que el mar estaba despejado de hielo, enrollaba su saco de dormir y les decía a todos: “Enrollen sus sacos de dormir, muchachos; tal vez el *Jefe* llegue hoy”». Y así sucedió: de pronto, surgimos

de la niebla y, pasamos de la más negra perspectiva a, en una hora, estar todos a salvo camino de casa. La comida fue racionada con carne de foca y de pingüino, percebes y algas marinas. Las focas habían sido escasas, pero la provisión de pingüinos había durado bastante durante los primeros tres meses. Los hombres comieron hasta la última ración de Bovril, la única forma que tenían de beber algo caliente y, en el momento del rescate, solo tenían comida para cuatro días más. El campamento estaba en peligro constante de ser sepultado por la nieve, que se deslizaba pesadamente desde las alturas, detrás de ellos, y los hombres movían lo que se acumulaba con las herramientas que podían. Había peligro de que el campamento estuviera completamente invisible desde el mar, de modo que un grupo de rescate podría buscarlo en vano.

«Se había acordado que el barco de rescate dispararía un arma cuando se acercara a la isla», dijo Wild. «Muchas veces, cuando los glaciares se estaban desprendiendo y caían trozos con un ruido como de un arma, pensábamos que era el sonido verdadero y, después de un tiempo, llegamos a desconfiar de estas señales. De hecho, vimos el *Yelcho* antes de oír ningún disparo. Fue una ocasión que no olvidaremos con facilidad. Estábamos reuniéndonos para almorzar a la llamada de "¡Almuerzo!", y yo estaba sirviendo la sopa, que estaba particularmente buena aquel día, pues consistía en espina hervida de foca, percebes y algas, cuando hubo otro grito de Marston de "¡Barco!". Algunos de los hombres pensaron que era "¡Almuerzo!" otra vez, pero cuando Marston volvió a gritar, el almuerzo perdió todo atractivo.

El barco estaba en torno a una milla y media de distancia y estaba pasando cerca de nosotros. Una señal de humo era lo acordado desde la costa por lo que, tomé el abrigo de alguien que estaba cerca, agujereé una lata de queroseno que teníamos para tal fin, la vacié sobre el abrigo y lo prendí fuego. Ardió en lugar de lanzar humo, pero no importó, puesto que ya habían reconocido el lugar donde nos habían dejado, y el *Yelcho* se estaba acercando».

Tuvimos mal tiempo de regreso a Punta Arenas, y el pequeño *Yelcho* se esforzó mucho, y además a bordo llevaba corazones contentos. Entramos en el estrecho de Magallanes el 3 de septiembre y llegamos a Río Seco a las

8:00. Bajé a tierra, encontré un teléfono y les dije al gobernador y a mis amigos de Punta Arenas que los hombres estaban a salvo. Dos horas después, llegamos a Punta Arenas, donde recibimos una bienvenida que ninguno de nosotros olvidará. El pueblo chileno se mostró tan entusiasta como los residentes británicos. La policía había recibido órdenes de divulgar la noticia de que el *Yelcho* estaba llegando con los hombres rescatados, y por temor a que el mensaje no llegara a algunas personas, se había hecho sonar la alarma de incendio. Todo el pueblo parecía estar en las calles. Fue una gran recepción, y con la tensión de largos meses de ansiedad por fin aliviada, estábamos de humor para disfrutarla.

Las semanas siguientes estuvieron llenas de acontecimientos, pero no intentaré registrarlas aquí en detalle. Recibí felicitaciones y mensajes de amistad y de buen ánimo de todas partes del mundo, y mis sentimientos estuvieron con las buenas personas que habían recordado a mis hombres y a mí en la urgencia de los terribles acontecimientos en los campos de batalla. El gobierno chileno puso el *Yelcho* a mi disposición para llevar a los hombres a Valparaíso y a Santiago. Llegamos a Valparaíso el 27 de septiembre. Todo lo que podía desplazarse por el agua estuvo allí para recibirnos, las tripulaciones de los buques de guerra chilenos estaban formadas, y por lo menos treinta mil personas atestaban las calles. Di una conferencia en Santiago al día siguiente para la Cruz Roja Británica y una asociación naval chilena de caridad. La bandera chilena y la *Union Jack* ondeaban juntas, y la banda tocó el himno nacional chileno, *Dios salve al rey* y la *Marsellesa*, y el Ministro de Relaciones Exteriores chileno habló desde la plataforma y prendió una Orden en mi chaqueta. Vi al presidente y le agradecí por la ayuda que había brindado a la expedición británica. Su gobierno había gastado 4000 libras solamente en carbón. En respuesta, recordó la participación de los marinos británicos en la formación de la Armada chilena.

El Departamento de Ferrocarriles de Chile proporcionó un tren especial para que nos llevara a través de los Andes, y viajé a Montevideo a fin de agradecer personalmente al presidente y al gobierno de Uruguay por la ayuda que generosamente nos habían brindado en los primeros viajes de rescate. Fuimos recibidos magníficamente en diversos puntos de nuestra

ruta. También fuimos a Buenos Aires para una breve estancia. Luego volvimos a cruzar los Andes. Para entonces, había hecho arreglos para que los hombres y el personal viajaran a Inglaterra. Todos los hombres estaban deseosos de ocupar sus puestos en las Fuerzas Armadas del Imperio. Mi propia tarea inmediata era el rescate del grupo abandonado del mar de Ross, pues había recibido noticias de la larga deriva del *Aurora* en el mar de Ross y de su regreso en malas condiciones a Nueva Zelanda. Worsley iba a viajar conmigo. Nos apresuramos hacia el norte a través de Panamá, y las compañías de barcos de vapor y de ferrocarriles nos brindaron, en todas partes, la ayuda más cordial y generosa, y en San Francisco tomamos un vapor que llegaría a Nueva Zelanda a finales de noviembre. Me habían informado que el gobierno de Nueva Zelanda estaba haciendo arreglos para el rescate del grupo del mar de Ross, pero mi información era incompleta, y estaba ansioso de estar en el lugar yo mismo lo antes posible.

CAPÍTULO XII
ISLA ELEFANTE

Los veintidós hombres que habían quedado en la isla Elefante estaban al mando de Wild, en quien yo tenía absoluta confianza, y el relato de sus experiencias durante la larga espera de cuatro meses y medio mientras yo intentaba obtener ayuda para rescatarlos lo obtuve de sus diversos diarios, complementado por detalles que extraje de conversaciones que tuvieron lugar durante el viaje de regreso a la civilización.

La primera consideración, que era aún más importante que la del alimento, era proporcionar refugio. La semiinanición durante la deriva en la banquisa, añadida a la exposición en los botes y a las inclemencias del tiempo a las que nos enfrentamos después de nuestro desembarco en la isla Elefante habían dejado su huella en muchos hombres. Rickenson, que soportó valientemente hasta el final, se derrumbó a partir de una insuficiencia cardiaca. Blackborrow y Hudson no podían moverse. Todos tenían diversos grados de congelación y su ropa, que habían usado continuamente durante seis meses, ya estaba hecha trizas. La ventisca que se levantó el día que desembarcamos en el cabo Wild duró dos semanas y muchas veces sopló a una velocidad de entre cien y ciento cincuenta kilómetros por hora y,' en ocasiones, mayor. Las tiendas que habían aguantado tan bien y soportado tanto estaban hechas jirones, con excepción de la tienda cuadrada que ocupaban Hurley, James y Hudson. Los sacos de dormir y la ropa chorreaban, y las incomodidades físicas tendían a producir una aguda depresión mental. Los dos botes restantes habían sido dados

vuelta con una regala apoyada sobre la nieve y la otra levantada unos sesenta centímetros sobre rocas y cajas; debajo de ellos, los marinos y algunos de los científicos con los dos inválidos, Rickenson y Blackborrow, al menos encontraron un techo donde refugiarse. Era imperativo protegerse del tiempo y encontrar calor para secar la ropa, de modo que Wild apresuró la excavación de la cueva en el hielo de la ladera que había comenzado antes de que yo me fuera.

Sin embargo, la elevada temperatura hacía que un chorro continuo de agua cayera desde el techo y los lados de la epiya de hielo y, como con veintidós hombres viviendo en ella la temperatura prácticamente siempre sería superior al punto de congelación, no habría habido ninguna esperanza de que aquella estancia hubiera podido ser un lugar seco. Bajo el mando de Wild, por lo tanto, buscaron algunas piedras grandes y planas, (en muchos casos debieron cavar en la nieve que cubría la playa) y con ellas levantaron dos paredes considerables de un metro y veinte centímetros de alto con una separación de cinco metros y ochenta centímetros.

«Todos estamos ridículamente débiles, y esta parte del trabajo fue demasiado difícil y nos llevó el doble de tiempo que lo previsto si hubiéramos estado en condiciones de salud normales. Las piedras que, en otro momento podríamos haber levantado con facilidad, nos parecían demasiado pesadas, y se necesitaba a dos o tres de nosotros para cargar algunas que, de otro modo, podría haber llevado un solo hombre. Nuestras dificultades se acentuaron por el hecho de que la mayoría de las piedras apropiadas estaban en el extremo más lejano del banco de arena, algunas a casi ciento cincuenta metros. Nuestra debilidad es comparable con la que uno siente al levantarse de una larga enfermedad; uno se “siente” bien, pero físicamente está debilitado.

»El sitio elegido para la cabaña era el lugar donde originalmente había sido colocada la cocina la noche de nuestra llegada. Estaba entre dos grandes peñascos que, aunque no formaran realmente las paredes de la cabaña, al menos proporcionaban una valiosa protección contra el viento. Otra protección fue brindada hacia el norte por una colina llamada Colina de los Pingüinos, en el extremo del banco de arena. En cuanto las paredes estuvieron levantadas y listas, los dos botes fueron colocados boca abajo

sobre ellas lado a lado. El ajuste exacto de los botes llevó algún tiempo, pero era de vital importancia si deseábamos que nuestra estructura fuera algo permanente. Una vez que estuvieron en su lugar, fueron encajados con seguridad y atados a las rocas. Los pocos trozos de madera que teníamos fueron colocados de quilla a quilla, y sobre todo esto, el material de una de las tiendas hecha jirones fue extendido y asegurado con sogas a las rocas. Las paredes fueron ingeniosamente ideadas y fijadas por Marston. Primero, cortó las tiendas ahora inservibles en medidas apropiadas, luego, cortó las piernas de un par de botas de mar en tiras finas y, usándolas de un modo muy parecido a cuando se coloca el cuero alrededor del borde de sillas tapizadas, clavó la tela de la tienda alrededor del interior de las regalas externas de los dos botes de tal forma que colgaba como una cenefa hasta el suelo, donde la aseguró con mástiles y remos. Un par de mantas superpuestas conformaban la puerta, que más tarde fueron reemplazadas por una puerta cortada de una de las tiendas. Esta consistía en una especie de tubo de lona cosido a la tela de la tienda, a través del cual los hombres salían o entraban reptando y que luego, en cuanto un hombre pasaba, se ataba como uno ataría la boca de una bolsa. Con seguridad, es la puerta más apropiada y eficiente para estas condiciones que se haya inventado jamás.

»Mientras unos instalaban las paredes laterales de la cabaña, otros procedieron a rellenar los intersticios entre las piedras de las paredes con nieve. Como esta tenía la consistencia del polvo y no se unía bien, finalmente tuvimos que complementarla con la única manta que sobraba y con un abrigo. Todo este trabajo resultó muy difícil para nuestros dedos congelados, y los materiales eran muy limitados.

»Por fin, todo quedó listo, y fuimos invitados a llevar nuestras bolsas empapadas, que habían estado bajo la lluvia durante varias horas, puesto que las tiendas y los botes que antes los habían protegido habían sido requisados para crear nuestra nueva residencia.

»Ocupamos nuestros lugares bajo la dirección de Wild. No hubo disputas por los mejores sitios, pero era evidente que había algo parecido a la prisa para ocupar los espacios en las bancadas de los botes.

»Rickenson, que aún estaba muy débil y enfermo, pero muy alegre, obtuvo un lugar en el bote directamente sobre la cocina, y los marinos que

habían vivido bajo el *Stancomb Wills* durante algunos días mientras estaba boca abajo en la playa, tácitamente lo reclamaban como propio, y se apretujaron sobre sus bancadas como un solo hombre. Quedaba un espacio "arriba" en este bote, que Wild les ofreció a Hussey y a Lees simultáneamente, diciendo que el primer hombre que subiera su bolsa podría tener ese espacio. Mientras Lees calculaba los pros y los contras, Hussey tomó su bolsa y la subió justo cuando Lees había determinado qué era el sitio que quería. Ahora, había cuatro hombres sobre las bancadas del *Dudley Docker*, y los cinco marinos y Hussey estaban en las del *Stancomb Wills*; el resto se acomodó en el suelo».

El suelo al principio estaba cubierto de nieve y de hielo, congelado entre los guijarros. Fue limpiado, y el resto de las tiendas se extendieron afuera, sobre las piedras. Dentro del abrigo de estas habitaciones apretujadas, pero relativamente palaciegas, volvió a reinar la alegría en el grupo. Sin embargo, la ventisca pronto descubrió los defectos en la arquitectura de la cabaña, y la fina nieve que volaba se abrió paso a través de las hendiduras entre las piedras que formaban las paredes. En la parte externa de estas paredes, se extendieron sacos de dormir Jaeger, se las tapó con nieve y se dejó que se congelaran; de esa manera, se impidió la entrada del polvo de nieve.

Al principio, la comida se preparaba afuera, al abrigo de algunas rocas, con la protección adicional de una pared de cajas de provisiones. Había dos cocinas de grasa hechas con viejos barriles de aceite y un día, cuando la ventisca era inusualmente severa, se hizo un intento por cocinar las comidas dentro de la cabaña. Como el humo penetrante de la grasa no tenía vía de escape, los hombres lo pasaron muy mal; algunos fueron afectados con una forma de ceguera por el humo, similar a la provocada por la nieve, muy dolorosa y que requiere atención médica.

Pronto se instaló una chimenea hecha por Kerr con la parte interior de lata de una de las cajas de galletas, que fue pasada a través de una arandela ajustada de metal cosida a la lona del techo justo entre las quillas de los dos botes, y la molestia del humo pronto fue cosa del pasado. Más adelante, se usó otro viejo tambor de aceite para rodear esta chimenea, de modo que podían cocinarse dos ollas a la vez en la cocina. Aquellos cuyo lugar estaba

cerca de la cocina sufrieron los efectos del derretimiento local causado por su calor, pero fueron recompensados al poder calentar porciones de filetes y de *hoosh* que sobraban de comidas anteriores, e incluso calentar a los menos afortunados, en consideración a ellos. Esto consistía, por lo general, en parte del guiso o uno o dos trozos de azúcar.

El cocinero y su asistente, trabajo este último realizado por todos los hombres por turnos, eran llamados a eso de las 7:00, y el desayuno en general estaba listo para las 10:00.

Luego, las cajas de provisiones fueron dispuestas en un amplio círculo alrededor de la cocina, y aquellos que eran lo bastante afortunados para estar cerca de ella, podían secar sus pertenencias. A fin de que todos pudieran beneficiarse por igual con ello, había una especie de «Puesto General»: cada hombre ocupaba su sitio durante las comidas solo por un día y se desplazaba un sitio al día siguiente. De esta manera, finalmente todos los hombres lograron secar su ropa, y la vida comenzó a adquirir un aspecto mucho más alegre.

El gran problema en la cabaña era la falta de luz. Las paredes de lona estaban cubiertas con hollín de la grasa y, con los sedimentos de nieve que se acumulaban alrededor de la choza, sus habitantes vivían en un estado de noche perpetua. Se fabricaron lámparas con latas de sardinas, con trozos de vendas quirúrgicas a modo de mechas; sin embargo, como el aceite consistía en aceite de foca obtenido de la grasa, y el restante tejido fibroso se suministraba en escasa cantidad durante el almuerzo y era considerado una gran exquisitez, eran más un medio de conservar la escasa provisión de fósforos que de iluminación.

Wild fue el primero en superar esta dificultad cosiendo en la pared de lona la tapa de vidrio de la caja de un cronómetro. Más tarde, se agregaron otras tres ventanas, y el material, en este caso, eran unos paneles de celuloide de una caja mía de fotografía que había dejado en un bolso. Esto permitió que los ocupantes de los espacios del suelo que estaban lo bastante cerca pudieran leer y coser, lo cual aliviaba en forma considerable la monotonía de la situación.

«Nuestro material de lectura consistía, en ese momento, en dos libros de poesía, un libro de la *Expedición de Nordenskjöld*, uno o dos volúmenes

rotos de la *Enciclopedia Británica* y un libro de cocina de Marston. Nuestra ropa, aunque nunca estaba presentable, puesto que llevaba las cicatrices de casi diez meses de agitado uso, debía ser continuamente parcheada para que estuviera en una pieza».

Como el suelo de la cabaña había sido elevado agregándole miles de guijarros limpios, de los que se había retirado la mayor parte de la nieve, durante el tiempo frío estaba relativamente seco. Sin embargo, cuando la temperatura subía justo por encima del punto de congelación, como sucedía en ocasiones, la cabaña se convertía en el depósito de desagüe de todas las colinas circundantes. Wild fue el primero en notarlo al observar, una mañana, que su saco de dormir estaba prácticamente flotando. Otros hombres examinaron los suyos con un resultado similar, de modo que, de inmediato, comenzaron las operaciones para sacar el agua. Se retiraron las piedras del suelo, y se cavó un hueco grande, y en sus sombrías profundidades podía verse el agua que subía rápidamente. Usando una olla para achicar, sacaron casi cuatrocientos litros de agua sucia. El día siguiente, se sacaron quinientos cincuenta litros. Los hombres se turnaron a intervalos por la noche; durante las siguientes veinticuatro horas, se sacaron seiscientos litros más, hasta que un hombre anotó patéticamente en su diario: «Esto es lo que significan para nosotros las temperaturas agradables, moderadas y altas: con razón preferimos el frío». Finalmente, se retiró una parte de una pared y se cavó un largo canal hasta el mar, lo cual resolvió por completo el problema. Se tomaron otras precauciones, como retirar la nieve que rodeaba la cabaña después de cada ventisca que, en ocasiones, la tapaba por completo.

Un enorme glaciar que atravesaba la bahía detrás de la cabaña casi acabó con el grupo. Enormes bloques de hielo que pesaban muchas toneladas se rompían y caían al mar, y la alteración que causaban provocaba grandes olas. Un día, Marston estaba fuera de la cabaña desenterrando con un pico la foca congelada para el almuerzo, cuando un ruido «como una descarga de artillería» lo sorprendió. Al mirar hacia arriba, vio una de estas tremendas olas de casi diez metros que avanzaba rápidamente a través de la bahía y amenazaba con arrastrar la cabaña y sus habitantes al mar. Un grito de aviso dado a toda prisa hizo salir a los hombres tambaleándose, pero

afortunadamente el hielo suelto que llenaba la bahía amortiguó la ola de tal manera que, aunque llegó justo debajo de la cabaña, no se llevó nada consigo. No obstante, estuvieron cerca, puesto que si hubieran sido arrastrados al mar, nada habría podido salvarlos.

Si bien ellos mismos, gradualmente, se acostumbraron a la oscuridad y a la suciedad, algunas frases en sus diarios muestran que, en ocasiones, se daban cuenta de las condiciones en las que estaban viviendo.

«La cabaña está cada vez más sucia. Todo tiene un color negro hollín. Hemos llegado al extremo de no distinguir entre la cocina, las lámparas de grasa y los utensilios de cocina. Por lo menos es un consuelo sentir que no podemos estar más sucios. Nuestro suelo de guijarros no soportaría una inspección con una luz fuerte sin causarnos, incluso a nosotros mismos, un escalofrío y una exclamación de desaprobación ante su estado. Aceite mezclado con pelos de reno, trozos de carne, *sennegrass*[16] y plumas de pingüino forman un conglomerado que une las piedras como cemento. De tanto en tanto, hacemos limpieza, pero no siempre hay disponible material de repuesto para el suelo, puesto que los guijarros están congelados, hundidos y surcados de profundas grietas. Este es nuestro “Hogar Dulce Hogar”.

»Nos duelen todas las articulaciones por estar obligados a yacer en el suelo duro y rocoso que forman nuestras camas».

Nuevamente, más adelante, uno escribe:

«Ahora que la ventana de Wild permite que un rayo de luz entre en nuestra cabaña, podemos comenzar a “ver” cosas adentro. Antes, uno confiaba en el propio sentido del tacto, ayudado por las indicaciones de aquellos cuyas caras eran pisadas sin querer, para guiarse hasta la puerta. Al mirar en la semioscuridad hacia el fondo, uno ve dos pequeñas llamas humeantes que iluminan débilmente una fila de cinco hombres que intentan hacer pasar el tiempo leyendo o discutiendo. Estos son Macklin, Kerr, Wordie, Hudson y Blackborrow, estos dos últimos, inválidos.

»El centro de la cabaña está lleno de cajas que sirven de cama al cocinero, las cajas de carne y grasa y un objeto que parece momificado, que es Lees en su saco de dormir. El extremo más cercano al suelo está ocupado por la cocina, con Wild y McIlroy de un lado, y Hurley y James del otro.

Marston ocupa una hamaca la mayor parte de la noche, y del día, que se colgó en la entrada. Como él es grandote y la entrada, muy pequeña, invariablemente lo golpean los que entran y salen. Su vocabulario en esos momentos es interesante.

»En el ático, formado por los dos botes dados vuelta, viven diez huéspedes desharrapados y descuidados, que arrojan botas, mitones y otros artículos de vestir a los hombres de abajo. Día y noche llueven sin cesar pelos de reno con cada movimiento que hacen en sus sacos que mudan el pelo. Estos, con plumas de pingüino y un poco de arenilla del suelo, en ocasiones, dan sabor al *hoosh*. ¡Gracias al cielo que el hombre es una bestia que puede adaptarse! Si vivimos lo suficiente en esta cabaña, es probable que alteremos nuestra forma de caminar, pues nuestro techo, que solo tiene un metro y cuarenta centímetros de altura en su parte más alta, nos obliga a caminar doblados o a cuatro patas.

»Nuestra entrada (Cheetham está reptando para entrar en este preciso momento, trayendo consigo una ducha de nieve) originalmente era la entrada de una tienda. Cuando uno desea salir, debe desatar la cuerda que asegura la puerta y repta o culebrea para salir, al tiempo que exclama: "¡Gracias a Dios que estoy afuera!". Esto debería bastar para describir la atmósfera dentro de la cabaña, solo agradable cuando está cargada con el abrumador aunque apetecible olor de los filetes de pingüino asándose.

»De todas partes cuelga una extraña colección de prendas grasientas, puestas a secar, entre las cuales uno se arrastra, como un pollo en una incubadora. Nuestras paredes de lona de tienda admiten tanta luz como podría esperarse de una persiana veneciana cerrada. Es sorprendente cómo nos hemos acostumbrado a las inconveniencias y toleramos, por lo menos, hábitos que hace poco eran vistos con repugnancia. No tenemos tenedores, pero cada hombre tiene una navaja y una cuchara, esta última en muchos casos fabricada con un trozo de la tapa de una caja. El cuchillo sirve para muchos propósitos. Con él matamos, desollamos y cortamos focas y pingüinos, cortamos la grasa en tiras para el fuego, raspamos con cuidado la nieve de las paredes de nuestra cabaña y luego, después de limpiarlo superficialmente con una piel de pingüino grasienta, lo usamos en las comidas. Nos importa tan poco nuestra suciedad como a los esquimales. No

hemos podido lavarnos desde que abandonamos el barco, hace casi diez meses. Para empezar, no tenemos jabón ni toallas, solo nos trajimos lo básico y, nuevamente, de haber poseído estos artículos, nuestra provisión de combustible solo nos permitiría derretir hielo suficiente para beber. Si un hombre se hubiera lavado, otros seis se habrían quedado sin beber durante todo un día. Uno no puede chupar hielo para aliviar la sed, puesto que a estas bajas temperaturas resquebraja los labios y hace ampollas en la lengua. Aun así, todos estamos muy alegres».

Durante toda su estancia en la isla Elefante, el tiempo fue descrito por Wild como «simplemente abrumador». Varados como estaban en una estrecha playa rodeada de altas montañas, veían poco de la escasa luz del sol durante los breves intervalos de cielo claro. La mayoría de los días, el aire estaba lleno de polvo de nieve que volaba de las alturas adyacentes. Como la isla Elefante estaba casi en el extremo exterior de la banquisa, los vientos que pasaban sobre él, relativamente, cálido océano antes de llegar a ella la cubrían con una constante «mortaja de niebla y de nieve».

El 2,5 de abril, el día después de que partí para Georgia del Sur, la isla fue asediada por un pesado banco de hielo, con nieve y una húmeda niebla. Al otro día estuvo más calmo, pero el 27, por citar uno de los diarios, experimentaron «el tiempo más miserable que se pueda concebir. Llovió toda la noche y todo el día, y el viento sopló con fuerza. Estamos completamente empapados». El día siguiente trajo una pesada niebla y aguanieve, y la continua ventisca. Terminó abril con una terrorífica tormenta de viento que casi destruyó la cabaña. La única tienda en pie debió ser desmantelada, el poste debió sacarse y los habitantes tuvieron que permanecer acostados durante toda la noche debajo de la lona helada. Esto duró hasta bien entrado mayo, y un típico día de mayo se describe de la siguiente manera: «Un día de vientos terribles que amenazan con desplazar nuestro refugio. El viento es una sucesión de ráfagas huracanadas que bajan por el glaciar pegado a nuestro suroeste. Cada ráfaga anuncia su llegada con un rumor bajo que aumenta hasta convertirse en un rugido atronador. Nieve, piedras y grava vuelan por doquier, y cualquier cosa que quede sin el peso de grandes piedras encima es arrastrada al mar».

Varios fardos de *sennegrass* y cajas de utensilios de cocina fueron levantados en el aire y arrastrados fuera de la vista. Una vez, el viento se llevó la tela del suelo de una tienda que seis hombres estaban sujetando para sacudirle la nieve. Muchas veces, estas ráfagas llegaban con alarmante brusquedad y sin ninguna advertencia. Hussey estaba afuera en medio de la ventisca desenterrando la carne del día, que se había congelado en el suelo, cuando una ráfaga lo atrapó y lo arrastró por el banco de arena hacia el mar. Por fortuna, cuando llegó a la arena más blanda y a los guijarros que estaba por debajo de la marca de la marea alta, logró clavar su pico en la tierra y sujetarse con ambas manos hasta que el chubasco pasó.

En una o dos raras ocasiones tuvieron días buenos, calmos y claros. El resplandor del sol moribundo en las montañas y los glaciares llenaba de asombro y de admiración incluso a los más materialistas. Estos días a veces eran sucedidos por noches calmas y claras cuando, de no ser por el frío, se habrían quedado en la playa de arena toda la noche.

Cerca de mediados de mayo, sobrevino una terrible ventisca, que soplaba entre cien y ciento cincuenta kilómetros por hora, y Wild temió mucho por su cabaña. Un rasgo curioso de esta ventisca era el hecho de que enormes láminas de hielo grandes como ventanas y de casi un centímetro de grosor eran arrojadas por el viento, lo cual hacía que fuera peligroso caminar afuera, como si uno estuviera en una avalancha de vidrio astillado. Aun así, estos vientos del sur y suroeste, aunque invariablemente estaban acompañados de nieve y de bajas temperaturas, eran bien recibidos, puesto que alejaban la banquisa de la cercanía inmediata de la isla y, también, en cada ocasión, daban lugar a la esperanza de un rescate. Los vientos del noreste, por otro lado, al llenar las bahías con hielo y traer tiempo denso y neblinoso, descartaban toda esperanza de que un barco se les acercara.

Hacia finales de mayo, hubo un período de calma total, con hielo compacto todo alrededor de la isla. Esto dio lugar a vientos del noreste y niebla y, a principios de junio, llegó otra ventisca del suroeste con nieve que traía más frío.

«La ventisca aumentó hasta transformarse en terribles ráfagas durante la noche que nos causaron mucha preocupación por la seguridad de nuestra

cabaña. Prácticamente no dormimos, pues todos temíamos que el techo de lona se desgarrara y que el viento arrastrara los botes al mar».

Así continuó, alternando entre tormentas de nieve del suroeste, durante las cuales estaban todos confinados en la cabaña, y los vientos del noreste que traían tiempo frío, húmedo y brumoso.

El 2,5 de junio, se registró una severa tormenta del noroeste, acompañada de fuertes vientos y un mar revuelto que penetró en la pequeña playa hasta llegar a escasos cuatro metros de su cabaña.

Hacia finales de julio y principios de agosto, tuvieron algunos días buenos, tranquilos y claros. Experimentaron ocasionales atisbos de sol, con altas temperaturas, después de que los vientos del suroeste habían alejado todo el hielo, y el grupo, con su espíritu animado por el infalible optimismo de Wild, volvió a mirar ansiosamente en busca del barco de rescate.

Los primeros tres intentos de rescate desafortunadamente coincidieron con las veces en que la isla estaba asediada por el hielo, y aunque en la segunda ocasión nos acercamos lo suficiente para efectuar un disparo, con la esperanza de que oirían el ruido y sabrían que estábamos a salvo y bien, estaban tan acostumbrados al ruido causado por la caída del hielo del glaciar adyacente, que no oyeron nada o el sonido pasó inadvertido. El 16 de agosto, se observó la línea de la banquisa en el horizonte y, al día siguiente, la bahía estaba llena de hielo suelto, que pronto se consolidó. Luego, enormes placas viejas y muchos témpanos llegaron a la deriva. «La banquisa parece más densa que nunca. No se ven aguas abiertas, y el “resplandor del hielo” circunda el horizonte. El tiempo está horrible: una calma chicha del aire y del océano por igual, este último oscurecido por el denso hielo a través del cual el oleaje no puede penetrar, y una bruma húmeda cuelga como una cortina sobre la tierra y el mar. El silencio es opresivo. No hay nada que hacer, excepto permanecer en el saco de dormir o bien deambular en la nieve blanda y empaparse por completo». En las siguientes veinticuatro horas, cayeron unos cuarenta centímetros de nieve, y entre el 18 y el 21 de agosto esta llegó a los sesenta centímetros. Al día siguiente, un leve oleaje del noreste azotó el hielo, pero pronto amainó, y volvió a consolidarse. El 27 de agosto, se levantó un fuerte viento del OSO y alejó todo el hielo de la bahía y, excepto algunos témpanos varados,

quedó un mar sin hielo a través del que finalmente nos abrimos paso desde Punta Arenas hasta la isla Elefante.

En cuanto me fui de la isla para obtener ayuda para el resto de la expedición, Wild puso a los hombres a cazar todas las focas y todos los pingüinos posibles en previsión de que su estancia fuese más larga de lo que se había previsto. Un repentino aumento de la temperatura causó que muchos animales se echaran a perder y no pudieran comerse, de modo que mientras hubiera una buena reserva a mano, no se acumulaba demasiado.

Al principio, las comidas, que consistían en su mayoría en carne de foca con una bebida caliente por día, eran preparadas en una cocina al aire libre. La nieve y el viento, además de hacer el trabajo muy incómodo para el cocinero, llenaba todas las ollas de arena y grava, de modo que durante el invierno, la comida se preparaba dentro de la cabaña.

Se había guardado un poco de sal Cerebos, que se repartió a razón de veinte gramos por hombre y por semana. Algunos de los paquetes que contenían la sal se habían roto, de modo que no todos recibieron la ración completa. Por otro lado, un hombre derramó su ración semanal en el suelo de la cabaña, entre las piedras y la suciedad. Rápidamente fue recogida, y el hombre descubrió para su deleite que ahora tenía suficiente para tres semanas. Por supuesto, no todo era sal. La bebida caliente consistía, en un primer momento, en leche hecha con leche en polvo hasta alrededor de un cuarto de su concentración apropiada. Luego, se diluía aún más y, a veces, era reemplazada por una bebida hecha a base de sopa de guisantes parecida al Bovril de las raciones para los viajes en trineo. Para la celebración del día del solsticio de invierno, una mezcla consistente en una cucharada de té de alcohol metílico en medio litro de agua caliente aderezada con un poco de jengibre y azúcar sirvió para recordar algunos de los cócteles y Veuve Clicquot.

En el desayuno, cada uno recibía un trozo de foca o media pechuga de pingüino. El almuerzo consistía en una galleta tres veces por semana, frutos secos los jueves, trozos de grasa, de los que se había extraído la mayor parte del aceite para las lámparas, dos días por semana, y nada el día restante. Este día, el desayuno consistía en una ración para los viajes en trineos

diluida. La cena, casi invariablemente, era foca y pingüino, cortados finamente y fritos con un poco de grasa de foca.

En ocasiones, había variaciones de este menú que eran muy bien recibidas. Algunas palomas antárticas eran atrapadas con una soga lazada y comidos fritas, con una galleta embebida en agua, para el almuerzo. Se habían rescatado cebada y guisantes suficientes para una comida para cada uno, y cuando se sirvió, fue un día de gran celebración. En ocasiones, por consentimiento general, la galleta del almuerzo se guardaba y, con la siguiente porción de galleta, se machacaba en una bolsa de lona hasta convertirla en polvo y se hervía, con un poco de azúcar, y el resultado era un satisfactorio budín. Cuando había bastante grasa, siempre la gastábamos en conseguir una olla de agua fría, derritiendo los pedazos de hielo que se habían roto del glaciar, caído al mar y llevados a la costa, para poder saciar la sed. Como la experiencia de los exploradores del Ártico tendía a mostrar que el agua salada producía una forma de disentería, Wild no se mostraba muy inclinado a usarla. Los esqueletos de pingüino hervidos en una parte de agua salada y cuatro de agua dulce fueron un gran éxito y nadie experimentó efectos adversos.

Los pingüinos de barbijo migraron hacia el norte el día después de que desembarcamos en el cabo Wild, y aunque se intentó por todos los medios atrapar la mayor cantidad posible de carne y grasa, para finales del mes la provisión eran tan escasa que solo pudo servirse una comida caliente por día. En el desayuno, se cocinaba el doble del número habitual de filetes de pingüino, y los destinados para la cena eran guardados en las ollas y se los envolvía en los abrigos y otras prendas. «Hoy Clark puso nuestra olla en su saco de dormir para mantenerla caliente, y realmente fue todo un éxito a pesar de la porción extra de pelos de reno que contenía. De esta manera, podemos hacer que diez pieles de pingüino alcancen para un día».

Aquellos que eran lo bastante afortunados para atrapar pingüinos con pescados sin digerir relativamente grandes en el buche solían calentarlos en latas colgadas de trozos de alambre alrededor de la cocina.

«Toda la carne destinada al *hoosh* se corta dentro de la cabaña, puesto que afuera hace demasiado frío. Como las tablas que usamos para este fin también se usan para cortar el tabaco, cuando aún lo tenemos, a veces el

guiso toma un definido aroma a esta hierba que, más que nada, lo mejora bastante».

Su dieta ahora era prácticamente solo carne, y no demasiada, y todos los diarios son testigos de su intenso deseo de carbohidratos, tales como harina y avena entre otros. Un hombre habla con anhelo de los repollos que crecen en la isla Kerguelen. Para el 18 de junio, quedaban solo novecientos terrones de azúcar, es decir, apenas algo más de cuarenta piezas por persona. Hasta mis lectores saben lo que la escasez de azúcar significa en esta época, pero por una causa diferente. En estas circunstancias, no es sorprendente que todos sus pensamientos y conversaciones se centraran en la comida, en banquetes pasados y futuros, y en segundas porciones que alguna vez habían rechazado.

Se hizo un censo: a cada hombre se le pidió que dijera qué le gustaría comer en ese momento si pudiera elegir cualquier cosa que quisiera. Todos, a excepción de uno, deseaban budín de algún tipo de sebo, la comida amada por los marinos. Macklin pidió muchas raciones de huevos revueltos sobre tostadas con manteca. Varios votaron por «un prodigioso budín de carne de Devonshire», mientras que Wild votó por «cualquier viejo budín siempre que fuera uno grande». El deseo de carbohidratos, tales como harina y azúcar, y de grasas, era muy real. Marston tenía consigo un pequeño libro de cocina. De este, leía en voz alta una receta cada noche, para que el libro diera más de sí. Esta se discutía con toda seriedad, y se sugerían cambios y mejoras, y así se retiraban a sus sacos de dormir a soñar con maravillosas comidas que nunca recibirían. La siguiente conversación fue registrada en un diario:

«WILD.— ¿Te gustan las rosquillas?

MCILROY.— ¡Ya lo creo!

WILD.— Y son muy fáciles de hacer. A mí me gustan frías con un poco de mermelada.

MCILROY.— No está mal, pero ¿qué te parece una enorme tortilla?

WILD.— ¡Perfecto! (con un profundo suspiro).

»Arriba, dos de los marinos están discutiendo una extraordinaria mezcla de picadillo, salsa de manzana, cerveza y queso. Marston está en su hamaca leyendo en su libro de cocina. Más abajo, alguno elogia la mantecada

escocesa. Varios de los marinos están hablando con mucho sentimiento de un pastel de frutas irlandés, de un pastel de carne y patatas, y de Lockhart s. Alguno menciona los frutos secos, y entonces la conversación se vuelve general, y todos decidimos comprar medio kilogramo de ellos en cuanto lleguemos a la civilización y retirarnos a una casa de campo a comérnoslo sin que nadie nos moleste. En este momento, ¡hablamos en serio!».

El día del solsticio de invierno, el gran festival polar, fue debidamente celebrado. Se sirvió un «desayuno magnífico» de *hoosh* de las raciones de los trineos, sin diluir y bien hervido, para espesarlo con leche caliente. El almuerzo consistió en un maravilloso budín, inventado por Wild, hecho de galletas en polvo hervidas con doce trozos de frutos secos enmohecidos. La cena fue un *hoosh* de foca cortada muy fina endulzada con azúcar.

Después de la cena, hubo un concierto, acompañado por Hussey con su «imprescindible banjo». Este banjo fue lo último que se rescató del barco antes de que se hundiera, y lo llevé con nosotros como tónico mental. Vino en todo momento con nosotros, desembarcó en la isla Elefante prácticamente intacto, y contribuyó en gran medida a mantener alegres a los hombres. Casi todos los sábados por la noche se realizaba un concierto, en que cada uno cantaba una canción acerca de algún otro miembro del grupo. Si ese otro objetaba alguna de las observaciones, se escribía una peor para la semana siguiente.

El cocinero, que se había portado tan bien durante tanto tiempo, se ganó un descanso el 9 de agosto, y cada hombre se turnó para ser cocinero durante una semana. Como el cocinero y su «ayudante» tenían el privilegio de raspar las ollas, había cierta impaciencia por obtener ese trabajo, en especial entre los que tenían mayor apetito. «Lo que quedaba del alcohol metílico se bebió el 11 de agosto, y de allí en adelante los brindis por la salud del rey, por “las amadas y las esposas” y “el *Jefe* y la tripulación del *Cairel*” se hacían con agua caliente y jengibre todos los sábados a la noche».

Los pingüinos y las focas que habían migrado hacia el norte a principios del invierno aún no habían regresado, o bien el pie de hielo, que rodeaba el banco de arena hasta un grosor de un metro ochenta centímetros, les impedía llegar a la costa, de modo que la comida estaba empezando a

escasear. Viejos huesos de foca, que habían sido usados una vez para una comida y luego desechados, fueron recuperados y hervidos en un guiso con agua salada. Los esqueletos de los pingüinos recibieron el mismo trato. De los charcos y balsas que aparecían entre las rocas por debajo de la marea alta, se obtenían percebes después de que el hielo se alejó. Era un trabajo frío buscar estos pequeños frutos de mar, ya que para cada uno había que meter el brazo entero dentro del agua helada, y había que juntar muchas de estas pequeñas criaturas para preparar una comida. Se usaban algas marinas hervidas en agua salada para hacer durar la provisión de carne de foca y de pingüino que disminuía rápidamente. Esto no cayó bien a algunos del grupo. Si bien se aceptaba que esto era muy sabroso, solo servía para aumentar su apetito, algo serio cuando no había nada con que satisfacerlo. Un hombre observó en su diario: «Hoy tuvimos una comida suntuosa; casi ciento cincuenta gramos de comida sólida cada uno».

En gran medida, gracias a Wild y a su energía, iniciativa y recursos, el grupo se mantuvo alegre en todo momento y, de hecho, los hombres salieron vivos y coleando. Asistido por los dos cirujanos, los doctores McIlroy y Macklin, siempre cuidó muy de cerca de la salud de cada uno. Su alegre optimismo nunca falló, ni siquiera cuando la comida era muy escasa, y la perspectiva de rescate parecía remota. Cada uno en su diario habla con admiración de él. Sin duda, creo que todo el grupo que quedó varado en la isla Elefante le debe la vida a él. Los demonios de la depresión no hallaban asidero cuando él estaba cerca y, no contento con simplemente «decirlo», él «hacía» tanto o. muchas veces, más que el resto. Mostraba maravillosas capacidades de liderazgo que justificaron por demás la absoluta confianza que deposité en él. Hussey, con su alegría y su banjo, fue otro factor vital para alejar cualquier tendencia a la depresión.

Una vez que se instalaron en su cabaña, la salud del grupo era bastante buena. Por supuesto, todos estaban un tanto débiles, algunos estaban algo mareados, todos estaban congelados y otros, más tarde, sufrieron ataques de insuficiencia cardíaca. A Blackborrow, cuyos dedos de los pies estaban tan congelados en los botes, debieron amputarle los cinco dedos durante la estancia en la isla. Con insuficientes instrumentos y sin medios adecuados para esterilizarlos, la operación, llevada a cabo en una cabaña oscura y

sucia, con solo una cocina de grasa para mantener la temperatura alta y con una temperatura externa muy por debajo del punto de congelación, habla por sí sola de la habilidad y la iniciativa de los cirujanos. Me alegra poder decir que la operación fue muy exitosa, y después de un breve tratamiento en tierra, muy amablemente brindado por los doctores chilenos en Punta Arenas, ahora se ha recuperado totalmente y camina solo con una leve cojera. Hudson, que tuvo bronquitis y problemas con la articulación de la cadera, estaba prácticamente bien cuando el grupo fue rescatado. Todo rastro de las severas congelaciones sufridas en el viaje en bote había desaparecido, aunque en algunos quedaron secuelas superficiales. Naturalmente todos estaban débiles cuando fueron rescatados, debido a su escasa alimentación durante tanto tiempo, pero estaban vivos y muy alegres, gracias a Frank Wild.

El 30 de agosto de 1916 está descrito en sus diarios como un «día de maravillas». La comida era muy escasa, solo quedaba carne de foca y de pingüino para dos días, y no había perspectivas de que aparecieran más animales. Todo el grupo había estado juntando percebes y algas para hacer un guiso con los huesos de foca. Wild servía el almuerzo, y Hurley y Marston esperaban afuera para echar un último y largo vistazo en la dirección en la que esperaban que llegara el barco. Desde quince días después de que yo me había ido, Wild enrollaba su saco de dormir con la observación: «Tengan sus cosas listas, muchachos, el *Jefe* puede venir hoy». Y en efecto, un día la niebla se levantó y reveló el barco que habían estado esperando y deseando durante más de cuatro meses.

«Marston fue el primero en verlo, y de inmediato gritó: “¡Barco!”. Los habitantes de la cabaña lo confundieron con una llamada de “¡Almuerzo!”, de modo que al principio no le hicieron caso. Sin embargo, pronto lo oímos parlotear en la nieve, corriendo todo lo que podía y, con una voz excitada y jadeante, ronca de la emoción, gritó: “¡Wild, hay un barco! ¿No será mejor que encendamos una bengala?”. Todos nos abalanzamos hacia nuestra estrecha puerta. Los que no podían pasar desgarraron las paredes de lona en su prisa y emoción. En el apuro, patearon la olla del *hoosh* con nuestros preciosos percebes y algas. Allí, rodeando la isla que antes lo había

ocultado de nuestra vista, vimos un pequeño barco que llevaba la bandera chilena.

»Intentamos vitorear, pero la excitación se había apoderado de nuestras cuerdas vocales. Macklin había corrido hasta el asta de la bandera, previamente colocada en una posición más visible sobre la ladera de hielo. El aparejo para izar la bandera no funcionaba, y la bandera estaba convertida en una masa congelada sólida y compacta, de modo que ató su suéter al extremo del poste como señal.

»Wild agujereó nuestra última lata de combustible y, empapando abrigos, mitones y calcetines con él, los llevó a la cima de la Colina de los Pingüinos en el extremo de nuestro banco de arena y rápidamente les prendió fuego.

»Mientras tanto, la mayoría de nosotros nos habíamos reunido en la costa y observábamos con ojos ansiosos en busca de señales de que el barco nos había visto o de cualquier señal en respuesta. Mientras estábamos allí de pie y observábamos, pareció virar como si no nos hubiera visto. Volvimos a vitorear una y otra vez, aunque nuestros débiles gritos ciertamente no habrían llegado tan lejos. De pronto, se detuvo, bajaron un bote, y pudimos reconocer la figura de Sir Ernest al bajar la escalerilla. Simultáneamente estallamos en aclamaciones y, entonces, alguien dijo a otro: “Gracias a Dios, el *Jefe* está a salvo”. Puesto que creo que su seguridad era más importante para nosotros que la nuestra.

»Pronto, el bote se acercó lo suficiente para que el Jefe, que esta parado en la proa, gritara a Wild: “¿están todos bien?”. A lo que él contestó: “todos a salvo, todos bien”, y vimos una sonrisa iluminar el rostro del Jefe al tiempo que decía: “¡Gracias a Dios!”.

»Antes de poder desembarcar, arrojó a la costa paquetes de cigarrillos y tabaco; y los fumadores, quienes durante dos meses habían estado intentando encontrar solaz en sustitutos como las algas marinas, cazoletas de pipas picadas finamente, carne de foca y *sennegrass*, se abalanzaron sobre ellos con avidez.

»Blackborrow, que no podía caminar, había sido llevado a una roca alta y sostenido en su saco de dormir para que pudiera ver la maravillosa escena.

»Pronto caímos dentro del bote, y los marinos chilenos, riéndose de nosotros, parecían tan complacidos con nuestro rescate como nosotros mismos. El bote regresó dos veces más, y antes de pasada una hora de que lo hubiéramos visto por primera vez, nos dirigíamos hacia el norte, al mundo exterior del que no habíamos tenido noticias desde octubre de 1914, hacía más de veintidós meses. Somos como hombres despertados de un largo sueño. Estamos tratando de adquirir de repente la perspectiva que el resto del mundo ha adquirido en forma gradual a través de dos años de guerra. Hay muchos acontecimientos que han sucedido de los que nunca nos enteraremos.

»Nuestra primera comida, debido a nuestra debilidad y al estado atrofiado de nuestros estómagos, demostró ser desastrosa para muchos. Sin embargo, pronto se recuperaron. Nuestras camas eran como camas de paja sobre almohadones y sofás, aunque el oficial de guardia muy generosamente nos cedió su litera a dos de nosotros. Creo que dormimos muy poco aquella noche. Era celestial oír la vibración de los motores en lugar del crujido del hielo que se rompía, el golpeteo del oleaje en la costa llena de hielo o el rugido de la ventisca.

»Estamos decididos a que el 30 de agosto sea un festival para el resto de nuestras vidas».

Los lectores podrán imaginar mis sentimientos al estar en la pequeña cabina observando comer a mis camaradas rescatados.

CAPÍTULO XIII
EL GRUPO DEL MAR DE ROSS

Ahora me refiero a la suerte y la desgracia del grupo del mar de Ross y el *Aurora*. A pesar de las dificultades extraordinarias ocasionadas por el alejamiento del *Aurora* de sus cuarteles de invierno antes de que se desembarcaran provisiones y equipos suficientes, el capitán Asneas Mackintosh y el grupo que tenía a cargo lograron su objetivo en este lado de la expedición. Dado que el depósito, que era la meta principal de la expedición, se colocó en el punto que yo había indicado, y si el grupo transcontinental hubiera tenido la suficiente suerte cómo para cruzar, hubiera encontrado la ayuda vital, en forma de provisiones, para el éxito de su empresa. Debido a la escasez de provisiones, ropa y trineos, el grupo de los depósitos se vio forzado a viajar con mayor lentitud y dificultad de lo que hubiera sido el caso. El resultado fue que, para hacer este viaje, se requirieron las mejores cualidades de resistencia, abnegación y paciencia, y el requerimiento no fue en vano, como notará el lector a lo largo de las siguientes páginas. Es más que lamentable que, después de haber pasado tantos meses de penuria y de trabajo agotador, Mackintosh y Hayward se hayan perdido. Durante esos largos días, Spencer-Smith, arrastrado por sus camaradas en el trineo, sufriendo, pero nunca quejándose, se convirtió en un ejemplo para todos los hombres. En ese viaje, Mackintosh y Hayward le debieron sus vidas al cuidado incesante y al arduo esfuerzo de Joyce, Wild y Richards, quienes, también con escorbuto, pero en mejor estado que sus camaradas, los arrastraron en los trineos a través de la profunda nieve y las

ventiscas. Creo que no se ha divulgado una historia de esfuerzo humano más notable que el relato de esa larga travesía que he recopilado a partir de diversos diarios. Desafortunadamente, el diario del líder de este lado de la expedición se perdió con él. La característica sobresaliente del lado del mar de Ross fue el viaje que realizaron estos seis hombres. Los viajes anteriores, realizados durante el primer año, no produjeron ninguna señal de las cualidades de liderazgo entre los otros. Mackintosh tuvo suerte en el largo viaje en cuanto a que tenía a estos tres hombres con él: Ernest Wild, Richards y Joyce.

Antes de continuar con las aventuras de este grupo, quiero dejar claro en estas páginas cuánto aprecio la ayuda que recibí en Australia y en Nueva Zelanda, en especial en este último país. Y entre los muchos amigos de allí, no es de mala fe por mi parte poner un énfasis especial en el nombre de Leonard Tripp, que ha sido mi mentor, consejero y amigo durante muchos años y que, cuando la expedición se encontraba en una situación precaria y difícil, dedicó su energía, pensamiento y todo su tiempo y consejo para el mayor beneficio de nuestra causa. También debo agradecer a Edward Saunders que, por segunda vez, me ha ayudado enormemente en la preparación de un registro de la expedición para su publicación.

Al gobierno de Nueva Zelanda, le hago llegar mi más sincero agradecimiento. Al pueblo neozelandés, en especial a aquellos muchos amigos (demasiado numerosos para mencionarlos aquí) que nos ayudaron cuando nuestra suerte menguaba, deseo decirles que su amabilidad es un recuerdo eterno que tengo. Si alguna vez un hombre tuvo razones para estar agradecido por la ayuda recibida en días oscuros, ese soy yo.

El *Aurora*, bajo el mando del capitán Asneas Mackintosh, partió de Hobart rumbo al mar de Ross el 24 de diciembre de 1914. El buque había sido reacondicionado en Sydney, donde el Estado y los Gobiernos Federales habían aportado su generosa contribución, y, si fuera necesario, podría pasar dos años en la Antártica. Mis instrucciones al capitán Mackintosh, en síntesis, fueron que procediera al mar de Ross, estableciera una base en algún punto conveniente en el estrecho de McMurdo o cerca de él, desembarcara las provisiones y los equipos y colocara depósitos en la Gran Barrera de hielo en dirección al glaciar Beardmore para que fueran usadas

por el grupo que yo pensaba llevar por tierra desde la costa del mar de Weddell. Este programa supondría viajar en trineo por lugares de difícil acceso, pero el terreno que había que atravesar era familiar, y no era previsible que el trabajo presentara grandes dificultades. El *Aurora* llevaba materiales para armar una cabaña, equipos para los grupos que desembarcarían y que se trasladarían en trineos, provisiones y ropa de cualquier tipo que se necesitara y un amplio suministro de trineos. También había grupos de perros y uno de los tractores de motor. Le había dicho al capitán Mackintosh que era posible que se intentara realizar el viaje transcontinental en el invierno de 1914-15 en caso de que el desembarco en la costa del mar de Weddell resultara ser inesperadamente fácil, y sería su tarea, entonces, colocar de inmediato los depósitos hacia el sur después de llegar a su base. Le había ordenado que colocara un depósito de comida y de combustible en la latitud 80° S en 1914-15, con montículos de piedras y banderas como guías para un grupo con trineos que se acercara desde el Polo. Ubicaría los depósitos más hacia el sur en la temporada 1915-16.

El *Aurora* tuvo un viaje sin incidentes hacia el sur. Ancló frente a las cabañas de los cazadores de focas en la isla Macquarie el día de Navidad, 25 de diciembre. La estación de radio establecida por la Expedición Antártica Australiana de Sir Douglas Mawson podía verse sobre una colina hacia el noroeste, y la cabaña de la expedición estaba en la base de la colina. Esta cabaña aún estaba ocupada por personal de meteorología, y más tarde ese día, el meteorólogo, Sr. Tulloch, vino hasta el barco y cenó a bordo. El *Aurora* tenía algunas provisiones para el grupo de la isla Macquarie, y estas se enviaron a tierra en botes durante los días posteriores. El lugar de desembarco era una playa escarpada y llena de algas laminariales, donde yacían los restos de la barca *Clyde* de Nueva Zelanda. Los ancladeros de la isla Macquarie son traicioneros, y varios buques dedicados al comercio de focas y de ballenas dejaron sus esqueletos en las rocosas costas, donde toman el sol grandes manadas de focas y de elefantes marinos. El *Aurora* partió de la isla el 31 de diciembre y, tres días después, avistaron el primer témpano, un enorme trozo de hielo tubular que se elevaba ochenta metros sobre el mar. Esto sucedió a 62° 44' latitud S, 169° 58' longitud E. Al día siguiente, a 64° 2,7′ 38″ latitud S, el *Aurora* pasó por

el primer cinturón de la banquisa. A las 9:00 del 7 de enero, se avistó el Monte Sabine, poderoso pico de las montañas Admiralty, sur de Tierra Victoria, a setenta y cinco millas de distancia.

Se había propuesto que un grupo conformado por tres hombres viajara al cabo Crozier desde los cuarteles durante los meses de invierno a fin de asegurar huevos de pingüino emperador. El buque debía llegar al cabo Crozier, desembarcar las provisiones y levantar una pequeña choza de láminas de fibrocemento para que la usara este grupo. El barco partió del cabo por la tarde del 9 de junio, y salió un bote con Stenhouse, Cope, Joyce, Ninnis, Mauger y Aitken para buscar un lugar donde desembarcar.

«Navegamos hacia la Barrera», escribió Stenhouse, «y encontramos una bahía que llevaba hacia una gran ensenada que volvía a salir hacia el este en dirección de la Barrera. Intentamos sin éxito trepar la pronunciada nieve helada al pie del glaciar, debajo de los acantilados, y luego continuamos por la bahía. Arrastrándonos por el borde del hielo vertical, giramos en una bahía en el acantilado de hielo y llegamos a un *cul-de-sac*, en cuya cabeza había una gruta. En la cabeza de la gruta y sobre un saliente de nieve, había algunos pingüinos de Adelia. Los hermosos tintes verdes y azules en el hielo hacían del lugar un cuadro tan irreal como si fuese una puesta en escena. Volviendo a lo largo del borde de la ensenada hacia la tierra, atrapamos y matamos un pingüino, para gran sorpresa de otro, que se zambulló en un agujero en el hielo y, después de mucho graznar, fue sacado con un gancho del bote y capturado. Volvimos al lugar de desembarco y tuvimos suerte de haberlo hecho, porque apenas nos alejamos de la saliente en que Ninnis se había colgado para cazar el pingüino, la barrera se partió y un trozo de unos cientos de toneladas se desprendió y cayó en el mar.

»Desde que dejamos el buque, se había levantado una niebla del sur y, cuando regresamos a la entrada de la bahía, apenas se podía ver el barco. Encontramos una pendiente en la nieve helada al pie del glaciar, y Joyce y yo logramos, cortando escalones, trepar hasta un saliente de escombros entre los acantilados y el hielo, que pensamos que podría llevar cerca de la colonia de pingüinos emperador. Ordené que el bote volviera al buque para informarle al capitán sobre nuestro fracaso en encontrar un lugar donde levantar la cabaña y guardar las provisiones y luego, con Joyce, fuimos a

caminar a lo largo de la angosta tierra que había entre los acantilados y el hielo que daba hacia el sur, con la esperanza de encontrar la colonia. Caminamos más de kilómetro y medio a lo largo de los pies de los acantilados, sobre sendas ondulantes, a veces arrastrándonos con cuidado debajo de una hondonada y luego sobre las rocas y los escombros que habían caído de las pronunciados acantilados que se erguían sobre nosotros como torres, pero no vimos señales de una colonia o ningún lugar donde pudiera haber una colonia. Cerca de los acantilados y separada de ellos por la senda en que caminábamos, la Barrera en su movimiento hacia el mar se había roto y mostraba señales de presión. Al ver una curva en los acantilados, que pensamos que llevaba a una perspectiva mejor, avanzamos con dificultad y fuimos recompensados con una escena que Joyce admitió que era una de las más extraordinarias que nunca hubiera visto. La Barrera había entrado en contacto con los acantilados y, desde nuestro punto de vista, parecía que los témpanos habían caído en una tremenda caverna y yacían mezclados en un gran desorden. Al mirar hacia ese grandioso cuadro más abajo, uno se percataba de lo “eterno” de las cosas.

»No tuvimos que esperar mucho y, a pesar de que queríamos continuar, tuvimos que regresar. Entré en una pequeña grieta; no hubo daños. Al llegar al lugar donde habíamos dejado el bote, vimos que no había regresado, entonces nos sentamos debajo de un saliente y fumamos y disfrutamos de la sensación de soledad. Al poco tiempo, volvió a aparecer el bote entre la niebla, y la tripulación tenía muchas novedades para nosotros. Después de que dejamos el barco, el capitán maniobró para acercarse a la Barrera pero, por desgracia, los motores eran reacios a que se los pusiera en reversa cuando se necesitaba retroceder, y el buque chocó de lleno contra la Barrera. Aquí la Barrera tiene unos seis metros de altura, y el botalón de foque sufrió el peso y golpeó el tamborete. Cuando regresé, Thompson estaba ocupado llevando el botalón y los aparejos rotos a bordo. Por suerte, el tamborete no se rompió, y no hubo daños en lo alto, pero fue una introducción bastante mala a la Antártica. No hay lugar donde desembarcar la choza y las provisiones provenientes del cabo Crozier, por lo que debemos construir una choza en el invierno aquí, lo que implicará muchas travesías extra en trineo desde los cuarteles de invierno. Mal comienzo,

buen final. Joyce y yo subimos hasta el nido de cuervo, pero no pudimos ver ninguna abertura en la Barrera hacia el este, por donde pudiera entrar un buque y seguir más hacia el sur».

Mackintosh navegó hacia el estrecho de McMurdo. El hielo sólido a la deriva demoró el buque unos tres días, y el 16 de enero llegó a un punto frente al cabo Evans, donde desembarcó diez toneladas de carbón y noventa y ocho contenedores de aceite. Los días subsiguientes, el capitán Mackintosh llevó el *Aurora* hacia el sur y, el 24 de enero, estaba a nueve millas de *Hut Point*. Allí amarró el buque al hielo marino, luego se separó rápidamente y procedió a disponer los grupos de los trineos. Sus intenciones eran dirigir él mismo la colocación de los depósitos y dejar a su primer oficial, el Teniente J. R. Stenhouse, a cargo del *Aurora*, con instrucciones de elegir una base y desembarcar a un grupo.

El primer objetivo era *Hut Point*, donde se yergue la cabaña levantada por la Expedición Discovery de 1901. Un grupo de avanzada, formado por Joyce (a cargo), Jack y Gaze, con perros y trineos completamente cargados, abandonó el barco el 24 de enero; Mackintosh, con Wild y Smith, lo hicieron al día siguiente; y un grupo de apoyo, con Cope (a cargo), Stevens, Ninnis, Haywood, Hooke y Richards, abandonó el buque el 30 de enero. Los dos primeros grupos tenían equipos de perros. El tercer grupo se llevó el tractor de motor, que no parece haber prestado tan buen servicio como yo había esperado. Estos grupos pasaron momentos difíciles las semanas que siguieron. Los hombres, recién desembarcados, no estaban en sus mejores condiciones, y lo mismo sucedía con los perros. Era una lástima que a estos se los tuviera que hacer trabajar tan pronto tras su llegada a la Antártica. Estaban en malas condiciones y no habían aprendido a trabajar juntos como equipo. El resultado fue que se perdieron muchos perros, y esto resultó ser un asunto serio la siguiente temporada. El registro del capitán Mackintosh sobre el uso de los trineos en los primeros meses de 1915 es bastante completo. No será necesario aquí seguir el destino de los diversos grupos al detalle, puesto que aunque los hombres enfrentaban dificultades y peligros, se encontraban en territorio bien recorrido, con el cual la mayoría de los lectores se ha familiarizado a través de historias de expediciones previas.

El capitán Mackintosh y su grupo abandonaron el *Aurora* la noche del 25 de enero. Tenían nueve perros y un trineo muy cargado, y se pusieron en marcha enérgicamente con el acompañamiento de una ovación de sus camaradas del barco. Los perros estaban tan ansiosos por hacer ejercicio después de su largo confinamiento en el buque que arremetieron a toda velocidad, y fue necesario que un hombre se sentara sobre el trineo para moderar el ritmo. Mackintosh había esperado llegar a *Hut Point* esa noche, pero la suerte no estaba con él. El tiempo empeoró después de que recorrieron irnos ocho kilómetros, y la nieve, que oscurecía por completo los hitos, hizo que tuvieran que acampar en el hielo marino. La mañana siguiente, aún había poca visibilidad, y el grupo, que había comenzado a andar después del desayuno, equivocó el camino. «Determinamos un rumbo hacia donde yo imaginaba que estaba *Hut Point*, escribió el capitán Mackintosh en su diario, pero cuando el medidor del trineo señaló veintiún kilómetros, que son más de seis kilómetros en exceso de distancia desde la bajada hasta *Hut Point*, decidí que debíamos detenernos otra vez. La superficie estaba cambiando de manera considerable, y la tierra aún estaba oscurecida. Habíamos estado viajando sobre una superficie de nieve gruesa, en la que nos hundíamos mucho, y los perros no estaban muy contentos con esto». Volvieron a emprender la marcha el mediodía del 27 de enero, cuando el tiempo había aclarado lo suficiente para revelar la tierra, y llegaron a *Hut Point* a las 16:00. El medidor mostraba que la distancia total recorrida había sido de más de veintisiete kilómetros. Mackintosh encontró en la cabaña una nota de Joyce, que había estado allí el 15, en la que informaba que uno de sus perros había muerto en una pelea con sus compañeros. En la cabaña, había provisiones que habían dejado expediciones previas. El grupo pasó la noche allí. Mackintosh le dejó una nota a Stenhouse en la que le decía que dejara provisiones en la cabaña en caso de que los grupos con trineos no regresaran a tiempo para que los llevara el buque. La mañana siguiente temprano, Joyce llegó a la cabaña. Había encontrado hielo en malas condiciones y había regresado para consultarle a Mackintosh qué ruta seguir. Mackintosh le dio instrucciones de que se dirigiera hacia la isla Black en el cruce de la cabeza del estrecho más allá de *Hut Point*.

Mackintosh partió de *Hut Point* el 28 de enero. Había llevado algunas provisiones extra, y menciona que el trineo ahora pesaba quinientos cincuenta kilogramos. Se trataba de una carga pesada, pero los perros tiraban bien, y él pensó que se podía lograr. Encontró dificultades casi de inmediato después de descender por la pendiente hasta el hielo marino, puesto que el trineo se atascaba en la nieve blanda, y el grupo tuvo que aliviar la carga y hacer relevos hasta que encontraron una superficie mejor. Estaban teniendo problemas con los perros, que no tiraban con entusiasmo, y la distancia total recorrida durante el día fue de poco más de seis kilómetros. El tiempo estaba cálido y, por consiguiente, la nieve estaba blanda. Mackintosh había decidido que sería mejor viajar durante la noche. Una nevada retuvo al grupo durante todo el día, y no salieron del campamento hasta poco antes de la medianoche. «*La superficie estaba abominablemente floja*», escribió Mackintosh. «Nos pusimos los arneses del trineo y emprendimos la marcha con los perros, pero tuvimos que esforzarnos para salir. No habíamos ido muy lejos cuando nos paramos en seco en nieve más profunda. Por más que lo intentamos, no pudimos hacer ningún movimiento. Reacios, descargamos el trineo y comenzamos la tediosa tarea de hacer relevos. El trabajo, a pesar de que la carga del trineo era más liviana, resultó terrible para nosotros y para los perros. Luchamos durante horas y luego montamos el campamento para esperar la tarde, cuando el sol no estuviera tan fuerte y la superficie mejorara. Debo decir que me siento de algún modo desanimado, dado que no nos está yendo tan bien como esperábamos ni tampoco lo encontramos tan fácil como uno pensaría al leerlo».

Los dos grupos volvieron a reunirse ese día. Joyce también se había visto obligado a trasladar su carga mediante relevos, y todos los hombres trabajaron con ahínco y avanzaron con lentitud. Llegaron hasta el extremo de la Barrera por la noche del 30 de enero y treparon una pendiente fácil hasta la superficie de la Barrera, casi diez metros por encima del hielo marino. Los perros estaban mostrando señales de fatiga, y cuando Mackintosh acampó a las 6:30 el 31 de enero, calculó que la distancia cubierta en doce horas y media había sido de cuatro kilómetros. Los hombres habían matado una foca en el borde del hielo marino y colocado la

carne sobre un montón de piedras para usarla en el futuro. Un perro, que se había negado a tirar, había sido dejado atrás con una buena porción de carne, y Mackintosh esperaba que el animal los siguiera. Las experiencias del grupo durante los días que siguieron pueden indicarse mediante algunos fragmentos del diario de Mackintosh.

«Domingo 31 de enero.- Partimos hoy a las 15:00. La superficie estaba demasiado mala para expresarlo con palabras. A veces, nos hundimos en la nieve hasta las rodillas, los perros forcejean para salir de ella jadeantes y haciendo grandes esfuerzos. Pienso que la nieve puede explicarse por un verano fenomenalmente bueno sin mucho viento. Tras avanzar aproximadamente un kilómetro, divisé unos palos a estribor. Nos dirigimos hacia ellos y encontramos el *Safety Camp* del capitán Scott. Descargamos un relevo aquí y volvimos con el trineo vacío para el segundo. Nos llevó cuatro horas recorrer esta corta distancia. Era exasperante. Después de subir el segundo cargamento, almorzamos. Luego, cavamos alrededor de los palos mientras nevaba y, tras escarbar hasta un metro encontramos: primero, una bolsa de avena y más [17] abajo, dos cajas de galletas para perros, una con una ración para una semana completa y la otra con carne de foca. Buen hallazgo. A unos cuarenta pasos, encontramos una tapa de madera laminada que sobresalía de la nieve. Smith sacó la nieve de su alrededor con su piolet y enseguida encontró uno de los trineos con motor que el capitán Scott había usado. Todo estaba como había sido dejado, el tanque de gasolina estaba por la mitad y, al parecer, no había sufrido deterioros. Marcamos el lugar con un palo. Como la nieve estaba aclarando, continuamos con un relevo. Solo hicimos ochocientos metros, aún luchando en la profunda nieve, y luego volvimos para buscar el segundo cargamento. Todavía podemos ver el montón de piedras levantado en el borde de la Barrera y un punto negro que creemos que es el perro.

»1 de febrero.- Nos levantamos a las 7:30, y después de comer, levantamos campamento. Hicimos un relevo de cuatro kilómetros. El medidor del trineo se detuvo durante este tramo. Quizá sea por eso que no podemos ver los kilómetros recorridos. En total recorrimos doce kilómetros para desplazar el cargamento solo cuatro. Después del almuerzo, como la superficie estaba mejorando, decidimos intentar viajar con toda la carga. Se

trataba de un trabajo agotador. Wild encabezó el grupo, mientras Smith y yo tiramos del arnés. El gran problema es volver a hacer andar el trineo después de cada una de las innumerables e inevitables paradas. Logramos recorrer algo más de kilómetro y medio. Esto incluso es mejor que hacer relevos. Luego acampamos; los perros estaban totalmente exhaustos, pobres bestias.

»2 de febrero.- Esta tarde nos despertaron, cuando estábamos en nuestros sacos de dormir, los ladridos de los perros de Joyce. Les fue bien, y nos alcanzaron. Pronto se oyó la voz de Joyce, que preguntaba por la hora. Es el responsable de todo el cargamento. Lo desafiamos a ver quién llegaba antes a Bluff, y aceptó. Cuando nos levantamos a las 18:30, vimos su campamento unos cinco kilómetros más adelante. A eso de las 20:00, después del *hoosh*, nos pusimos en marcha y llegamos al campamento de Joyce a la 1:00. Los perros habían tirado bien, ya que veían el campamento más adelante, pero cuando nos acercamos, no quisieron seguir. Tras cierta persuasión y esfuerzo, volvimos a avanzar, pero no por mucho tiempo. Esta tarea de volver a empezar es terrible. Tenemos que zarandear el trineo y su gran carga, al tiempo que les gritamos a los perros para que arranquen. Si no tiran todos juntos, es inútil. Cuando logramos que el trineo empiece a deslizarse, estamos en ascuas por temor a que vuelva a detenerse en la próxima colina con nieve blanda, lo cual ocurre a menudo. Avanzar en trineo es un trabajo realmente difícil, pero lo estamos logrando».

La superficie estuvo mejor el 2 de febrero, y el grupo recorrió diez kilómetros sin hacer relevos. Acamparon en nieve blanda, y cuando comenzaron al día siguiente, estuvieron haciendo relevos durante dos horas en ciento cuarenta metros. Entonces, siguieron las huellas de Joyce, y esto les facilitó la tarea. Mackintosh se adelantó a Joyce la mañana del 4 de febrero y siguió adelante; su grupo abrió la huella durante la siguiente marcha. Atravesaron dieciséis kilómetros la noche del 4. Un perro se había «dado por vencido» durante la marcha, y Mackintosh menciona que tenía intenciones de aumentarle la ración de comida. La superficie estaba más dura, y durante la noche del 5 de febrero, Mackintosh recorrió casi dieciocho kilómetros, pero terminó con dos perros en el trineo. Joyce

viajaba de día, por lo que los grupos se adelantaban uno al otro todos los días durante la marcha.

Una ventisca llegó del sur el 10 de febrero, y los grupos estuvieron confinados en sus tiendas durante más de veinticuatro horas. El tiempo se moderó la mañana del día siguiente, y a las 11:00, Mackintosh acampó al lado de Joyce y se encargó de reorganizar los grupos. Uno de sus perros había muerto el 9, y varios otros habían dejado de ser muy útiles para tirar. Había decidido llevar los mejores perros de los dos grupos y continuar la marcha con Joyce y Wild, mientras que Smith, Jack, y Gaze regresaban a *Hut Point* con el resto de los perros. Esto significaba que había que ajustar las cargas de los trineos a fin de que las provisiones adecuadas estuvieran disponibles para los depósitos. Él tenía ocho perros, y Smith tenía cinco. Se colocó un depósito de aceite y de combustible en este punto y se señaló con un montón de piedras y un palo de bambú que se elevaba tres metros sobre él. El cambio tuvo como resultado un mejor progreso. Smith regresó de inmediato, y el otro grupo avanzó con bastante rapidez, ya que los perros pudieron tirar del trineo sin mucha ayuda de los hombres. El grupo formó un montículo de nieve después de cada hora de viajar, que les servía como guías para el depósito y como hitos para el viaje de regreso. Otra tempestad retuvo a los hombres el 13 de febrero, y pasaron un mal rato en sus sacos de dormir, debido a la baja temperatura.

Durante los días subsiguientes, el grupo avanzó con dificultad. Pudieron recorrer entre ocho y veinte kilómetros por día, según la superficie y el tiempo. Hacían montículos en forma regular y verificaban la ruta calculando la posición de, las montañas que tenían hacia el oeste. Pudieron recorrer entre ocho y veinte kilómetros diarios, porque los perros tiraban bastante bien. Llegaron a la latitud 80° S la tarde del 20 de febrero. Mackintosh había esperado encontrar un depósito colocado en esos alrededores por el capitán Scott, pero no se vieron rastros de él. La superficie había estado muy dura por la tarde, y por esa razón, el depósito que había que hacer se llamó *Depósito Rocky Mountain*. Colocaríamos las provisiones en un montículo más prominente, y se harían montículos más pequeños que formarían las aspas de una imaginaria «X» con los ángulos rectos y coincidentes con los puntos cardinales, cuyo centro sería el

montículo del depósito de las provisiones, para que sirvieran de guía al grupo que viniera por tierra. «Tan pronto terminamos de desayunar», escribió Mackintosh al día siguiente, «Joyce y Wild partieron con un trineo liviano y los perros para preparar los montículos y colocar banderas hacia el este, erigiéndolas a cada kilómetro y medio. El montículo exterior de cada aspa tenía una bandera grande y una nota que indicaba la posición del depósito. Permanecí detrás para obtener los ángulos y fijar nuestra posición con el teodolito. La temperatura estaba muy baja esa mañana, y manejar el teodolito no era una tarea muy cálida para los dedos. El pelo de mi barba se pegó al metal congelado mientras echaba un vistazo. Después de cinco horas, llegaron los demás. Habían recorrido dieciséis kilómetros, ocho para alejarse y otros ocho de regreso. Durante la tarde, terminamos el montículo, que llegó a tener dos metros y medio de altura. Es una construcción cuadrada sólida que debería soportar las condiciones climáticas, y en la parte superior colocamos un palo de bambú con una bandera, lo que hacía que la altura total fuera de casi ocho metros. Armar los montículos era buena tarea para entrar en calor, pero el hielo en nuestras barbas a veces tardaba unos diez minutos en derretirse. Mañana esperamos armar los montículos hacia el oeste y, luego, encauzar nuestro rumbo hacia Bluff».

El tiempo volvió a empeorar durante la noche. Una ventisca hizo que los hombres permanecieran en sus sacos de dormir el 21 de febrero, y la tarde del 23, Mackintosh y Joyce hicieron el intento de construir los montículos hacia el oeste. Encontraron que dos de los perros habían muerto durante la tormenta, por lo que quedaban siete perros para tirar del trineo. Caminaron dos kilómetros y medio en dirección oeste y construyeron un montículo, pero había muy poca visibilidad y pensaron que no sería prudente alejarse mucho. No podían ver más allá de cien metros, y enseguida la tienda desapareció de su vista. Regresaron al campamento y estuvieron allí hasta la mañana del 24 de febrero, cuando emprendieron el camino de regreso mientras nevaba. «Pudimos salir de nuestro campamento», dice Mackintosh, «pero solo habíamos avanzado unos cien metros cuando la niebla se tornó tan espesa que apenas podíamos ver a un metro, entonces tuvimos que volver a montar la tienda y, ahora, estamos sentados dentro esperando que aclare el tiempo. Volvemos con provisiones

solo para diez días, lo que significa que tenemos que aplicarnos con todas nuestras fuerzas. Estas paradas son realmente molestas. Los pobres perros sienten hambre, comen su arnés o cualquier correa que encuentren a su alrededor. No podemos darles más que su provisión de tres galletas a cada uno, ya que ahora nosotros mismos tenemos pocas raciones; pero estoy seguro de que requieren más que medio kilogramo diario. Eso es lo que les damos ahora… Después del almuerzo, vimos que había aclarado algo, pero había muy mala luz. Decidimos seguir. Es extraño viajar con esta luz. No hay contraste ni contornos; el cielo y la superficie son uno, y no podemos distinguir las ondulaciones, con las que nos encontramos con resultados desastrosos. Divisamos el primero de nuestros montículos del viaje de ida. Fue una suerte. Después de pasar un segundo montículo, toda la visión quedó bloqueada y, entonces, tuvimos que acampar, después de recorrer siete kilómetros. Los perros están sintiendo los dolores causados por el hambre y devoran todo lo que ven. Comen cualquier cosa, salvo la soga. Si no hubiésemos perdido esos tres días, podríamos haberles dado una buena comida en el depósito de Bluff, pero ahora resulta imposible. Nieva copiosamente».

Las experiencias de los días siguientes fueron poco felices. Otra ventisca trajo nieve pesada y detuvo al grupo del 25 al 26. «Afuera, la escena es un caos. La nieve, que forma remolinos con el viento, hace desaparecer todo. Los perros están completamente enterrados, solo un montículo con un esquí que sobresale indica dónde está el trineo. Deseamos partir, pero el aullido del viento nos dice que es imposible. Los sacos de dormir están húmedos y pegajosos, igual que nuestra ropa. Por suerte, la temperatura es bastante alta, y no se congelan. Uno de los perros ladró, y Joyce salió a investigar. Encontró que *Major*, al sentir hambre, se había arrastrado hasta el esquí de Joyce y se había comido la correa de cuero. Otro perro se comió todo el arnés, lona, soga, cuero, metal y remaches. Temo que los perros no lo logren; están todos flacos, y estas tormentas no mejoran las cosas… Tenemos provisiones para una semana y doscientos sesenta kilómetros que recorrer. Parece que tendremos que sacar provisiones del depósito para otra semana, pero no queremos hacerlo.

Veremos qué nos depara el día siguiente. Por supuesto, en Bluff podemos reabastecernos».

«Ahora hemos reducido las comidas a una en veinticuatro horas», escribió Mackintosh un día después. «Esto de andar sin comida nos hace sentir más frío. El tiempo es espantoso, terrible. Ya es suficiente con esta espera, pero también tenemos el pensamiento desgraciado de tener que usar las provisiones que ya están en el depósito, después de los difíciles trances por los que hemos pasado». El tiempo aclaró el 17, y por la tarde Mackintosh y Joyce volvieron al depósito, mientras que Wild se quedó para construir un montículo e intentar secar los sacos de dormir al sol. Las provisiones que se habían dejado en el depósito eran dos latas y cuarto de galletas (diecinueve kilogramos la lata), raciones para tres hombres para tres semanas en bolsas, previstas para la última semana, y tres latas de aceite. Mackintosh tomó una de las bolsas semanales del depósito y regresó al campamento. El grupo reanudó el viaje de regreso la mañana siguiente, y con una vela en el trineo para aprovechar la brisa del sur, recorrió más de quince kilómetros durante el día. Sin embargo, los perros habían alcanzado casi el límite de su resistencia; tres cayeron, incapaces de seguir trabajando, durante el camino. Esa noche, por primera vez desde que dejamos el *Aurora*, los hombres vieron esconderse el sol en el horizonte, en el sur, un recordatorio de que el verano antártico estaba acercándose a su fin.

Los cuatro perros restantes se desplomaron el 1 de marzo. «Después de almorzar, avanzamos bastante bien durante media hora. Entonces, *Nigger* comenzó a tambalearse, sus piernas cedían bajo su peso. Le quitamos el arnés y lo dejamos caminar a nuestro lado, pero nos ha dado todo lo que puede, y ahora solo puede echarse. Después de *Nigger*, cayó mi amigo *Pompey*. La ventisca, pienso, tuvo bastante que ver en ello. *Pompey* había estado espléndido últimamente, tiraba bien y en forma sostenida. Luego *Scotty*, el penúltimo perro, se rindió. Están todos recostados en nuestras huellas. Tienen una muerte sin dolor, ya que se acurrucan en la nieve y entran en un sueño del que nunca despertarán. Nos queda un solo perro, *Pinkey*. No ha sido uno de los que más tiraba, pero no es despreciable. Podemos darle muchas galletas. Debemos alimentarlo y ver si podemos regresar por lo menos con un perro. Ahora tiramos nosotros, con la vela (la

tela que hacía de suelo en la tienda) puesta y *Pinkey* que nos echaba una mano. De pronto, sopló una terrible ráfaga y dio vuelta el trineo. La vela se soltó del trineo, de sus obenques, y nos preparamos para acampar, pero el viento volvió a convertirse en una brisa moderada; entonces, reparamos el trineo y continuamos.

»Sopla un fuerte viento esta noche, también hace frío. Otro maravilloso atardecer. Colores dorados iluminan el cielo. La luna despide hermosos rayos en combinación con los más vividos provenientes del sol que se esconde. Si todo fuera tan hermoso como la escena, podríamos considerar que estamos en alguna especie de paraíso, pero está oscuro y frío en la tienda, y estoy tiritando dentro de un saco de dormir congelado. La piel interior es una masa de hielo, congelada todos flacos, y estas tormentas no mejoran las cosas… Tenemos provisiones para una semana y doscientos sesenta kilómetros que recorrer. Parece que tendremos que sacar provisiones del depósito para otra semana, pero no queremos hacerlo. Veremos qué nos depara el día siguiente. Por supuesto, en Bluff podemos reabastecernos».

«Ahora hemos reducido las comidas a una en veinticuatro horas», escribió Mackintosh un día después. «Esto de andar sin comida nos hace sentir más frío. El tiempo es espantoso, terrible. Ya es suficiente con esta espera, pero también tenemos el pensamiento desgraciado de tener que usar las provisiones que ya están en el depósito, después de los difíciles trances por los que hemos pasado». El tiempo aclaró el 27, y por la tarde Mackintosh y Joyce volvieron al depósito, mientras que Wild se quedó para construir un montículo e intentar secar los sacos de dormir al sol. Las provisiones que se habían dejado en el depósito eran dos latas y cuarto de galletas (diecinueve kilogramos la lata), raciones para tres hombres para tres semanas en bolsas, previstas para la última semana, y tres latas de aceite. Mackintosh tomó una de las bolsas semanales del depósito y regresó al campamento. El grupo reanudó el viaje de regreso la mañana siguiente, y con una vela en el trineo para aprovechar la brisa del sur, recorrió más de quince kilómetros durante el día. Sin embargo, los perros habían alcanzado casi el límite de su resistencia; tres cayeron, incapaces de seguir trabajando, durante el camino. Esa noche, por primera vez desde que dejamos el

Aurora, los hombres vieron esconderse el sol en el horizonte, en el sur, un recordatorio de que el verano antártico estaba acercándose a su fin.

Los cuatro perros restantes se desplomaron el 2 de marzo. «Después de almorzar, avanzamos bastante bien durante media hora. Entonces, *Nigger* comenzó a tambalearse, sus piernas cedían bajo su peso. Le quitamos el arnés y lo dejamos caminar a nuestro lado, pero nos ha dado todo lo que puede, y ahora solo puede echarse. Después de *Nigger*, cayó mi amigo *Pompey*. La ventisca, pienso, tuvo bastante que ver en ello. *Pompey* había estado espléndido últimamente, tiraba bien y en forma sostenida. Luego *Scotty*, el penúltimo perro, se rindió. Están todos recostados en nuestras huellas. Tienen una muerte sin dolor, ya que se acurrucan en la nieve y entran en un sueño del que nunca despertarán. Nos queda un solo perro, *Pinkey*. No ha sido uno de los que más tiraba, pero no es despreciable. Podemos darle muchas galletas. Debemos alimentarlo y ver si podemos regresar por lo menos con un perro. Ahora tiramos nosotros, con la vela (la tela que hacía de suelo en la tienda) puesta y *Pinkey* que nos echaba una mano. De pronto, sopló una terrible ráfaga y dio vuelta el trineo. La vela se soltó del trineo, de sus obenques, y nos preparamos para acampar, pero el viento volvió a convertirse en una brisa moderada; entonces, reparamos el trineo y continuamos.

»Sopla un fuerte viento esta noche, también hace frío. Otro maravilloso atardecer. Colores dorados iluminan el cielo. La luna despide hermosos rayos en combinación con los más vividos provenientes del sol que se esconde. Si todo fuera tan hermoso como la escena, podríamos considerar que estamos en alguna especie de paraíso, pero está oscuro y frío en la tienda, y estoy tiritando dentro de un saco de dormir congelado. La piel interior es una masa de hielo, congelada por mi aliento. Uno se mete en el saco, tantea con los dedos semicongelados y oye el crujir del hielo. Enseguida, gotas del hielo que se derrite caen en la cabeza de uno. Luego llegan los ataques de frío. Uno se frota y da vuelta para calentar la parte interior del saco que ha estado hacia afuera. Debajo del cuerpo, se forma un charquito de agua. Después de unas dos horas, es posible que uno se duerma, pero siempre me despierto con la sensación de que no pegué ojo».

El grupo avanzó solo cinco kilómetros y medio el 3 de marzo. Parecía que el trineo era demasiado pesado, y Mackintosh decidió quitar los patines externos y raspar la parte inferior. Estos patines debían de haberse quitado antes de que el grupo iniciara la marcha, y los patines más bajos debían de haberse pulido hasta dejarlos bien lisos. También abandonó todo aparejo de repuesto, incluidos los arneses de los perros, para reducir el peso y encontró que el trineo más liviano era más fácil de tirar. La temperatura esa noche fue -33,3 °C, la más baja registrada durante el viaje hasta ese momento. «Estamos avanzando con dificultad a poco más de un kilómetro y medio por hora», escribió Mackintosh el día 5. «Es muy difícil tirar, ya que la superficie está muy pegajosa. *Pinkey* aún nos acompaña. Esperamos que logre llegar. Le damos de comer todo lo que quiere. Debería lograrlo». Las condiciones del viaje cambiaron al día siguiente. Un viento del sur hizo posible que usáramos la vela, y el problema fue evitar que el trineo fuera a saltos por los duros *sastrugi*[18] y volcara. El manejo de las sogas y la vela provocó muchas quemaduras por el hielo y, de tanto en tanto, los hombres eran arrastrados por el trineo a lo largo de la superficie nevada. El perro que quedaba se desplomó durante la tarde, y tuvimos que dejarlo. Mackintosh consideraba que no podía darse el lujo de disminuir el ritmo. El marcador del trineo se había estropeado, de modo que no se registró la distancia recorrida durante el día. El viento aumentó por la noche, y la mañana del 6 soplaba una fuerte ventisca. El grupo no se volvió a mover hasta la mañana del 8. El trineo aún les resultaba muy pesado, y estaban desalentados por su lento progreso, ya que sus avances eran de unos diez o doce kilómetros diarios. El día 10, Bluff Peak se alineó con el monte Discovery. Mis instrucciones habían sido que el depósito de Bluff debía ubicarse en esta línea, y como el depósito había sido colocado al norte de la línea en el viaje de ida, debido a que la poca visibilidad había hecho imposible levantar los hitos, Mackintosh intentó entonces llevar las provisiones al lugar adecuado. Avistó la bandera del depósito a unos seis o siete kilómetros de distancia, y después de acampar en el nuevo sitio del depósito, caminó con Joyce y Wild y encontró las provisiones donde las había dejado.

«Cargamos el trineo con las provisiones, colocamos la gran bandera de señalización en el trineo y regresamos a nuestra tienda, que ahora estaba

fuera de la vista. De hecho, no era prudente alejarnos como lo hicimos sin una tienda o un saco. Nos habíamos arriesgado, ya que el tiempo prometía ser bueno. A medida que avanzábamos, se puso cada vez más oscuro y, al final, solo nos guiábamos con la luz de las estrellas, ya que el sol se había puesto. Después de cuatro horas y media, vimos la pequeña tienda verde. Fue difícil avanzar durante las últimas dos horas y extraño caminar en la oscuridad. Habíamos teñido un buen día, ya que habíamos caminado catorce horas sin parar. Ahora estamos sentados aquí y disfrutamos de un *hoosh* excelente y espeso. Se improvisó una luz con una vieja lata con alcohol metílico».

El grupo pasó el día siguiente en los sacos de dormir, mientras que afuera rugía una ventisca. El tiempo volvió a estar bien el 12 de marzo, y construyeron un montículo para el depósito. Las provisiones que colocaron en ese montículo constituían el suministro de galletas para seis semanas y una ración completa para tres hombres que duraría tres semanas, y tres latas de aceite. A primera hora de la tarde, los hombres reanudaron su marcha hacia el norte y recorrieron casi cinco kilómetros antes de acampar. «Nuestros sacos están adquiriendo un mal estado», escribió Mackintosh, «ya que ha pasado bastante tiempo desde que tuvimos la posibilidad de secarlos. Usamos nuestro cuerpo para secar las medias e indumentaria similar, metiéndolas dentro de nuestros suéteres y sacándolas cuando las necesitamos. Wild lleva un guardarropa entero de ese modo, y es gracioso verlo buscar un par de medias en la parte interior de su ropa. Salir por la mañana es el momento más amargo. Ponernos las *Jinneskoe* es una pesadilla, ya que siempre están rígidas por la helada, y tenemos que hacer un gran esfuerzo para calzarnos. El *sennegrass* helado alrededor de los dedos es otro castigo que causa mucho dolor. Nos sentimos desdichados hasta que, de hecho, comenzamos a avanzar, entonces el calor vuelve con el trabajo. Nuestra conversación ahora son principalmente conjeturas acerca de lo que puede haber sucedido a los otros grupos. Tenemos diversas ideas».

El sábado 13 de marzo, también lo pasaron en los sacos de dormir. Rugía una ventisca, y todo estaba oscuro. Los hombres ahorraban alimentos comiendo solo una vez al día y sentían el efecto de la escasez de raciones en

su vitalidad, que había disminuido. Tanto Joyce como Wild tenían los dedos de los pies congelados cuando estaban en los sacos, y les resultaba sumamente difícil restablecer la circulación. Wild sufría en particular por ello, y sus pies estaban muy doloridos. El tiempo aclaró un poco la mañana siguiente, pero la ventisca volvió a azotarlos antes de que pudieran levantar el campamento, y tuvieron que pasar otro día en los sacos congelados.

Se reanudó la marcha el 15 de marzo.

«Alrededor de las 13:00 de anoche, la temperatura comenzó a bajar, y el vendaval también amainó. La temperatura más baja hizo que los sacos, que estaban mojados, se congelaran y endurecieran. No dormimos y pasamos la noche retorciéndonos y dando vueltas. La mañana trajo el sol y el contento, ya que el *hoosh* nos calentó el cuerpo y provocó un rubor muy agradable. El sol había salido, el tiempo estaba bueno y claro, pero frío. A las 8:30, comenzamos. Nos llevó un largo tiempo ponernos las *jinneskoe*, aunque nos levantamos más temprano a fin de tener tiempo para hacerlo. Esta mañana, estuvimos más de cuatro horas preparándonos para partir. La superficie por la mañana estaba bien para caminar, pero no avanzamos mucho. Recorrimos los habituales seis o siete kilómetros antes del almuerzo. La temperatura era -30,5 °C. Un espejismo hizo que pareciera que los *sastrugi* bailaban como duendes de nieve. Joyce los llama “virutas danzarinas”. Después del almuerzo, viajamos bien, pero la distancia de ese día fue de solo once kilómetros y seiscientos metros. Culpamos al medidor del trineo por el lento progreso. Es extraordinario que los días que consideramos que estamos avanzando a una buena velocidad, no recorremos más que los días que tenemos contratiempos.

»15 de marzo.- La temperatura esta mañana fue de -37,2 °C. Ayer fue una de las peores noches que experimenté alguna vez. Para colmo, me empezó a doler una muela, quizá como resultado de una mejilla lastimada por el frío. Agonizaba. Gemía y me quejaba, busqué la caja de primeros auxilios, pero no pude encontrar nada para detener el dolor. Joyce, que se había levantado, sugirió alcohol metílico, entonces empapé un poco de algodón y lo coloqué en la muela, con el resultado de que me quemé la parte interior de la boca. Todo este tiempo, mis dedos, al estar expuestos (debe de haber hecho, al menos, irnos -45,5 °C), tenían que ser revividos

continuamente. Después de colocar el alcohol metílico, volví al saco que, por supuesto estaba duro por la congelación. Me retorcí y me quejé hasta que la mañana trajo alivio y me pude levantar. Joyce y Wild habían pasado una mala noche, pues sus pies les molestaban. Mis pies no me molestaban tanto como los de ellos. Se me despellejó la piel dentro de la boca y dejó expuesta una llaga en carne viva, causada por el alcohol metílico. No obstante, mi muela está mejor. Tuvimos que reducir nuestra ración diaria. Como consecuencia, las congelaciones son frecuentes. La superficie se puso muy difícil por la tarde, y la luz, también, era muy mala, debido a las nubes que se amontonaban por delante del sol. Nos caemos continuamente, ya que no podemos distinguir las partes altas y las bajas de la superficie de los *sastrugi*. Avanzamos con nuestros esquíes. Acampamos a las 18:00, después de viajar nueve kilómetros y setecientos metros. Estoy escribiendo esto sentado sobre el saco. Es la primera oportunidad en que he podido hacerlo durante algún tiempo, ya que, por lo general, el frío penetra a través de todo si uno tiene el saco abierto. La temperatura es algo más alta esta noche, pero aún es de -29,4 °C. Los fósforos, entre otras cosas, están escaseando, y he dejado de usarlos a menos que sea para encender el Primus».

El grupo encontró que la luz volvía a ser mala el día siguiente. Tras andar a tropezones entre los *sastrugi* durante dos horas, los hombres descartaron los esquíes y avanzaron mejor; no obstante, sufrieron muchas caídas, debido a la imposibilidad de distinguir las colinas y las irregularidades en la superficie gris y sin sombras, de la nieve. Ese día avanzaron más de quince kilómetros, y lograron recorrer dieciséis kilómetros y medio el día siguiente, 18 de marzo, una de las mejores marchas del viaje. «Estoy ansioso por ver el buque. Todos llevamos marcas de nuestro andar. Wild se lleva el primer puesto. Su nariz es un cuadro del que el títere *Punch* estaría celoso; sus orejas también están lastimadas, y el dedo gordo del pie es una llaga negra. Joyce tiene lastimada la nariz y muchas pequeñas llagas menores. Mi mandíbula está hinchada por la congelación de la mejilla, y también mi nariz… Descartamos los esquíes, que hemos estado usando hasta ahora, y viajamos con las *finneskoe*. Esto hace que el trineo se deslice mejor, pero no es tan cómodo para viajar como

los esquíes. Encontramos una superficie muy alta y dura de *sastrugi*, notablemente alta, y sentimos la brisa fría sobre la cara durante la caminata. Nuestras barbas y bigotes son masas de hielo. Me encargaré de estar bien afeitado la próxima vez que salga. El bigote congelado hace que los lóbulos de la nariz se congelen con mayor facilidad que si no hubiera hielo a lo largo de ellos… Me pregunto por qué demonios uno viene a estas partes del mundo. Aquí estamos, congelados durante el día, helados por la noche. ¡Qué vida!». La temperatura a las 13:00 ese día fue de -30,5 °C.

Los hombres acamparon al lado de *Comer Camp*, donde habían estado el 1 de febrero y la noche del 19 de marzo. Al día siguiente, después de ser demorados durante unas horas por el mal tiempo, regresaron hacia Castle Rock y atravesaron la zona alterada donde la Barrera impacta sobre la tierra. Joyce pisó sobre una grieta cubierta de nieve bastante grande, y tuvimos que cambiar el rumbo para evitar ese peligro. La caminata de ese día fue solo de cuatro kilómetros. Mackintosh consideraba que el ritmo era demasiado lento, pero era incapaz de aligerarlo debido a las malas superficies. La comida había sido reducida a cerca de casi media ración, y a este menor ritmo, las provisiones que aún teníamos se terminarían en dos días. El grupo recorrió doce kilómetros y ochocientos metros el día 21, y esa noche el *hoosh* «no fue más espeso que un té».

«El primer pensamiento de esta mañana fue que tenemos que avanzar bastante», escribió Mackintosh el 22 de marzo. «Una vez que podamos llegar a *Safety Camp* (en la intersección de la Barrera con el hielo marino) estaremos bien. Por supuesto, como último recurso podemos abandonar el trineo y llegar hasta *Hut Point*, a unos treinta y cinco kilómetros… Hemos logrado hacer una caminata bastante respetable antes del almuerzo. La superficie estaba dura, y la aprovechamos al máximo. Con nuestra poca comida, el frío es penetrante. Almorzamos a las 13:00, y luego nos quedaba una comida completa y una pequeña cantidad de galletas. La temperatura a la hora del almuerzo era de -21,1 °C. El volcán Erebus está despidiendo grandes cantidades de humo, que va en dirección sureste, y también se puede distinguir un resplandor rojo. Después del almuerzo, también volvimos a avanzar bastante, puesto que el viento estuvo a nuestro favor

durante dos horas. Con ansiedad, buscamos *Safety Camp*». La distancia del día fue de catorce kilómetros y trescientos metros.

«23 de marzo de 1915.- Tan pronto acampamos anoche, se levantó una ventisca que hacía volar la nieve y no ha cesado desde entonces. La mañana nos encuentra prisioneros. La nieve azota los lados de la tienda, y todo afuera está oscuro. Este tiempo es bastante alarmante, ya que si continúa, nos veremos mal. Acabamos de prepararnos una comida con cacao mezclado con migas de galletas. Esto nos ha calentado algo, pero con el estómago vacío, el frío es penetrante».

El tiempo mejoró por la tarde, pero demasiado tarde para que los hombres se movieran ese día. Comenzaron a las 7:00 del día 24 después de una comida de cacao y migas de galletas.

«Tenemos algunas migas de galletas en la bolsa, y eso es todo. Reanudar la marcha se hizo en las más amargas circunstancias, puesto que a todos nos había afectado la congelación. Era un esfuerzo desnudar las manos por un instante. Después de frotarnos mucho y "revivir" las extremidades, emprendimos la marcha. Wild tiene todo el cuerpo lastimado, y todos estamos en malas condiciones. Persistimos, pero el calor no vuelve a nuestros cuerpos. Habíamos estado caminando unas dos horas cuando los agudos ojos de Joyce vieron una bandera. Nos abrimos paso con todas las fuerzas y, a medida que nos acercábamos, con seguridad, las cajas de provisiones empezaron a aparecer. Entonces nos prometimos comer de todo. No tardamos mucho en poner nuestra capacidad gastronómica a prueba. Bajamos *pemmican* del depósito, con harina de avena para que fuera más denso, y también le pusimos azúcar. Mientras Wild encendía el Primus, nos llamó y nos dijo que creía que había perdido la oreja. Era la única parte de la cara que le quedaba entera: la nariz, las mejillas y el cuello estaban llenos de llagas. Entré en la tienda y eché un vistazo. Tenía la oreja de un color verde pálido. Enseguida puse la palma de la mano cerca de ella y la reviví. Luego sintió que perdía los dedos y, para impedirlo y para que les volviera la circulación, los puso sobre el Primus encendido, lo que fue algo terrible de ver. Como resultado, sintió un fuerte dolor. Revivimos su oreja perfectamente, y el *hoosh* caliente hizo que el calor subiera por todo nuestro cuerpo. Nos sentimos como nuevos. Simplemente comimos hasta

que estuvimos llenos, tazón tras tazón. Cuando estuvimos bien satisfechos, volvimos a guardar las cajas que habíamos sacado del depósito y nos dirigimos hacia el desfiladero al que llamábamos Gap. Justo antes de partir, Joyce descubrió una nota que habían dejado Spencer-Smith y Richards. Decía que los otros dos grupos habían regresado a *Hut* y que, al parecer, todo estaba bien. Eran buenas noticias. Cuando llegamos al borde de la Barrera, encontramos que el acantilado de hielo sobre el hielo marino recientemente formado no era bastante seguro para soportarnos, entonces tuvimos que desviarnos a lo largo del borde de la Barrera y, si el hielo marino no era transitable, deberíamos encontrar una manera de subir por Castle Rock. A las 19:00, al no haber encontrado un lugar adecuado para descender al hielo marino, acampamos. Esta noche, el Primus funcionaba y daba calor a nuestros cuerpos congelados. Espero llegar a *Hut Point* mañana».

Mackintosh y sus compañeros levantaron campamento por la mañana del 2.5 de marzo; el termómetro registraba -30,5 °C y, tras otra inútil búsqueda de un camino a través del acantilado de hielo hasta el hielo marino, avanzaron hacia Castle Rock. Durante el camino, encontraron huellas de trineo y las siguieron; llegaron a una ruta que bajaba al hielo marino. Mackintosh decidió dejar el trineo sobre una ondulación bien marcada y seguir sin aparejos. Un poco después, los tres hombres, tras subir con dificultad los acantilados de *Hut Point*, llegaron a la puerta de la cabaña.

«Gritamos. No se oía nada. Volvimos a gritar y, finalmente, apareció algo oscuro. Resultó ser Cope, que estaba solo. Los otros miembros del grupo habían ido a buscar los aparejos de su trineo, que también habían dejado. Cope había estado enfermo, por lo que no fue con ellos. Enseguida comenzamos a contarnos nuestras aventuras, y entonces oímos cómo el buque había llegado aquí el 11 de marzo y se había llevado a Spencer-Smith, Richards, Ninnis, Hooke y Gaze; los hombres que habían quedado aquí eran Cope, Hayward y Jack. Enseguida preparamos una comida. Aquí encontramos incluso un fuego de grasa, lujoso, pero ¡cuánta suciedad y grasa! Sin embargo, el calor y la comida son, en la actualidad, nuestros principales objetivos. Mientras comíamos, llegaron Jack y Hayward… Esa

noche, tarde, nos acostamos en sacos secos. Como solo hay tres sacos aquí, los usamos por turnos. Nuestro grupo tiene el privilegio… Recibí una carta de Stenhouse en la que resumía sus hazañas desde que lo dejamos. El grupo del buque tampoco tuvo momentos de color de rosa».

Mackintosh se enteró de que Spencer-Smith, Jack y Gaze, que habían regresado el 10 de febrero, habían llegado a *Hut Point* sin dificultad. El tercer grupo, encabezado por Cope, también había ido a la Barrera, pero no había logrado gran cosa. Este grupo había intentado usar el tractor de motor, pero no había conseguido que le brindara un servicio efectivo y no se había aventurado lejos. El motor ahora estaba en *Hut Point*. El grupo de Spencer-Smith y el grupo de Cope habían regresado a *Hut Point* antes de finales de febrero.

Los seis hombres que ahora se encontraban en *Hut Point* estaban separados de los cuarteles de invierno de la expedición que estaba en el cabo Evans, por las aguas abiertas del estrecho de McMurdo. Naturalmente, Mackintosh estaba ansioso por cruzar y tener contacto con el barco y los otros miembros del grupo de la costa, pero no podía hacer ningún movimiento hasta que el hielo marino se volviera firme y, según sucedieron las cosas, no llegó al cabo Evans hasta principios de junio. Salió con Cope y Hayward el 29 de marzo para buscar su trineo y lo trajo hasta *Pram Point*, en la parte sur de *Hut Point*. Tuvo que dejar el trineo allí debido a las condiciones del hielo marino. Él y sus compañeros tuvieron una vida sin grandes acontecimientos en condiciones primitivas en la cabaña. El tiempo era malo, y aunque las temperaturas registradas eran bajas, el joven hielo marino se rompía continuamente. La cocina de grasa que se usaba en la cabaña parecía haber producido hollín y grasa en las grandes cantidades usuales, y los hombres y sus ropas sufrían en consecuencia. El blanco de los ojos contrastaba vívidamente con la negrura densa de su piel. Wild y Joyce tuvieron grandes problemas con sus congelaciones. Joyce tenía ambos pies ampollados, las rodillas hinchadas y las manos también ampolladas. Jack diseñó unas lámparas de grasa, que producían una luz incierta y mucho humo adicional. Mackintosh registra que los miembros del grupo estaban bastante satisfechos, pero «indeciblemente sucios», y escribe con añoranza acerca de baños y de ropa limpia. Las provisiones de grasa de foca

comenzaron a disminuir a principios de abril, y todos los hombres estaban atentos a ver si encontraban focas. El 15 de abril, vieron y mataron varias focas. Las operaciones de matarlas y desollarlas empeoró el estado de la ropa engrasada y ennegrecida de los hombres. Es lamentable que, aunque había una gran bibliografía disponible, en especial sobre esta región en particular, los líderes de los diversos grupos no la habían aprovechado para complementar sus conocimientos. Joyce y Mackintosh, por supuesto, tenían experiencia antártica previa, pero todos tuvieron la posibilidad de estudiar con cuidado las instrucciones detalladas publicadas en los libros de las últimas tres expediciones realizadas en esta área.

CAPÍTULO XIV
INVIERNO EN EL ESTRECHO DE McMURDO

El *Aurora*, después de recoger a seis hombres en *Hut Point* el 11 de marzo, había regresado al cabo Evans. La posición elegida para los cuarteles de invierno del *Aurora* era el cabo Evans, justo frente a la cabaña levantada por el capitán Scott en su última expedición. El 14 de marzo, el barco estaba a unos 40 metros de la costa, la proa hacia el mar. Dos anclas habían sido llevadas a tierra y enterradas en abundantes montones de piedras, y a estas anclas se les amarraron seis estachas de acero. Estas sujetaban la popa, mientras que la proa estaba asegurada por las anclas habituales del barco. Más tarde, cuando se formó hielo nuevo alrededor del *Aurora*, el cable fue arrastrado a tierra sobre la superficie lisa y fue atado. Las amarras finales, de esta manera, fueron seis estachas y un cable a popa, sujetados a las anclas de la costa, y dos anclas con unos ciento treinta metros de cable hacia delante. El 23 de marzo, el Sr. Stenhouse desembarcó un grupo formado por Stevens, Spencer-Smith, Gaze y Richards a fin de poder llevar a cabo observaciones de rutina en tierra. Estos cuatro hombres se instalaron en la cabaña del capitán Scott. Habían recibido instrucciones de matar focas para obtener carne y grasa. El desembarco de las provisiones, equipos y carbón no fue en absoluto rápido, puesto que se suponía que el barco permanecería en su amarra durante todo el invierno. Durante abril se desembarcaron algunas toneladas de carbón, pero la mayor parte permaneció en la playa, y mucho se perdió más tarde cuando el hielo

del mar se alejó. Este grupo de tierra estaba a cargo de Stevens, y su informe, que me fue entregado mucho después, brinda un relato sucinto de lo que ocurrió desde el punto de vista de los hombres en la cabaña:

«CABO EVANS, isla de Ross, 30 de julio de 1915.

»El 23 de marzo de 1915, un grupo formado por Spencer-Smith, Richards y Gaze se instaló en la cabaña del cabo Evans a mi cargo. Spencer-Smith recibió instrucciones independientes de dedicar su tiempo exclusivamente a la fotografía. Yo recibí instrucciones orales de que el principal deber del grupo era obtener una provisión de focas para alimento y combustible. También debía llevarse a cabo trabajo científico.

»De inmediato se instalaron instrumentos meteorológicos, y los experimentos se realizaron con termómetros eléctricos de cobre a fin de complementar nuestra escasa provisión de instrumentos y permitir realizar observaciones de la temperatura de la tierra, el hielo y el mar. También se realizó otro trabajo experimental, y todo el tiempo de los miembros científicos del grupo estaba ocupado. Se atraparon todas las focas que aparecieron a la vista. En una o dos ocasiones, los miembros del grupo de tierra fueron llamados a trabajar a bordo del barco.

»En general, el tiempo era inestable: con frecuencia soplaban ventiscas que interrumpían la comunicación con el barco que estaba del otro lado del hielo. Al grupo de tierra solo se le entregaron pequeñas e indispensables provisiones y nada de vestimenta. Solo parte del equipo científico podía ser transferido a tierra, y la necesidad de hacerlo impidió que algunos miembros del grupo desembarcaran todos sus equipos personales.

»El barco estaba amarrado con la popa hacia la costa, al principio a unos cien metros. Había dos anclas delante y la embarcación fue sujetada a otras dos enterradas en la tierra de la costa mediante siete cables. La tensión de los cables se mantenía constante tirando de tanto en tanto cuando se aflojaban y, a su vez, aflojando los cables de adelante; de esta manera, íbamos llevando el barco más cerca de la costa. Ahora, se extendió un cable hasta el ancla sur en tierra, se lo pasó a través de una guía de entrada debajo

del extremo de proa del puente, y se sujetó a bitas más adelante. La posterior tensión a causa de la presión del hielo y el viento sobre el barco rompió tres de los cables. Aunque creo que a bordo se consideraba que el barco estaba bien sujeto, se sentía bastante preocupación. Anteriormente, las anclas no lo habían sujetado bien, y la fuerza de la presión del hielo sobre el barco era incómodamente obvia.

»Desde que el buque había sido amarrado, la bahía se había congelado con frecuencia, y el hielo, con igual frecuencia, había desaparecido a causa de la ventisca. El hielo no siempre se desplaza antes de que el viento haya alcanzado su máxima velocidad. Depende del estado de las mareas y las corrientes, puesto que más de una vez se ha visto el hielo marino desaparecer por completo cuando una ventisca se había calmado casi por completo.

»El *6* de mayo, el hielo estaba allí, y las personas pasaban libremente entre la costa y el barco. A las 11:00. El viento soplaba del sur, y viraba al sureste, a sesenta y cinco kilómetros por hora. El barco seguía en su sitio. A las 3:00 del 7, el viento no había aumentado en ninguna medida, pero el hielo y el barco habían desaparecido. Como no se lo vio alejarse, no pudimos afirmar si el barco estaba dañado. El extremo del cable de la costa estaba doblado dos veces bruscamente, y los cabos estaban sueltos. La tarde del 7, el tiempo aclaró un poco, pero no había señales del barco. La ventisca solo duró unas doce horas. Al día siguiente, el viento viró al norte, pero el 10 sopló el temporal más fuerte que hayamos experimentado hasta el momento desde el sureste. Desde entonces, no se ha visto ni oído nada del barco, aunque se mantuvo la vigilancia.

»En el momento en que se alejó el barco, se realizó un inventario tan preciso como fue posible de todas las provisiones que había en tierra, y la velocidad de consumo de los alimentos se reguló para que alcanzaran para diez hombres durante, por lo menos, cien semanas. El carbón ya se había usado con la mayor economía. Poco podía hacerse para recortar el consumo, pero se continuó con el traslado, a la cercanía de la cabaña, del carbón que se había desembarcado y que no se había perdido. También se descubrió que la carne era muy escasa; era obvio que ni esta ni el carbón durarían dos años, pero un paso evidentemente necesario durante el verano

siguiente sería asegurarse una provisión suficiente de carne y grasa, y el invierno presentaba pocas posibilidades de obtenerlas. Por lo tanto, la carne y el carbón fueron usados con esta consideración en mente, según necesidad, pero con el mayor cuidado posible.

A. Stevens».

Los hombres en tierra no abandonaron de inmediato la esperanza de que el barco regresara antes de que el estrecho se congelara por completo. Cada vez que el tiempo estaba calmo, se formaba hielo nuevo en el mar, y las ventiscas muchas veces lo habían roto y alejado. Durante los días siguientes, ojos ansiosos miraron al mar a través del tenue crepúsculo de mediodía, pero el mar estaba cubierto de una densa y negra niebla y nada resultaba visible. El 8 de mayo se levantó un viento del norte que continuó durante algunas horas, pero no trajo señales del barco, y cuando el 8 de mayo comenzó la ventisca más violenta experimentada hasta el momento por el grupo, las esperanzas mermaron. El vendaval continuó durante tres días y el viento alcanzó una velocidad de ciento doce kilómetros por hora. La nieve que volaba era muy espesa, y la temperatura cayó a -20 °C. El grupo de tierra consideró sombríamente las pocas posibilidades de seguridad que tenía el barco entre las placas de hielo del mar de Ross en esas condiciones.

Stevens y sus compañeros hicieron una cuidadosa inspección de su posición y se dieron cuenta de que tendrían que enfrentarse a serias dificultades. No se habían desembarcado provisiones generales ni tampoco vestimenta de la que se requiere para los trineos. La mayor parte de los equipos de los trineos también había quedado a bordo. Afortunadamente, la cabaña contenía tanto comida como ropa que había dejado allí la expedición del capitán Scott. Los hombres mataron tantas focas como pudieron y almacenaron la carne y la grasa. El 2 de junio trajo una grata adición al grupo: los hombres que habían sido obligados a permanecer en *Hut Point* hasta que el hielo marino estuviera firme. Mackintosh y los que estaban con él habían corrido un gran riesgo al hacer la travesía, puesto que el grupo del

cabo Evans había visto aguas abiertas durante su travesía apenas un tiempo antes. Ahora había diez hombres en el cabo Evans: Mackintosh, Spencer-Smith, Joyce, Wild, Cope, Stevens, Hayward, Gaze, Jack y Richards. El invierno se había cerrado sobre la Antártica, y el grupo no podría moverse hasta principios de septiembre. Mientras tanto, hicieron un repaso de las provisiones y los equipos disponibles, hicieron planes para el trabajo de la primavera y el verano siguientes y vivieron la vida severa, aunque no del todo infeliz, del explorador polar en cuarteles de invierno. Mackintosh, al escribir el 5 de junio, estudió su posición:

«La decisión de Stenhouse de que esta bahía fuera el lugar para que el barco pasara el invierno no fue tomada sin mucho pensar y considerar todas las eventualidades. Stenhouse ya había intentado hacerlo en la lengua del glaciar y en otros sitios, pero en cada uno de ellos el barco había estado en una posición expuesta y peligrosa. Cuando se intentó con esta bahía, el barco soportó varias ventiscas severas, en las que, en múltiples ocasiones, el hielo no se movió. Cuando el hielo se alejó, las amarras aguantaron. El barco fue amarrado con la proa al norte. Tenía ambas anclas hacia delante y dos anclas clavadas a popa, a las que se sujetaron las amarras de popa con siete largos de cable. Tomando todo esto en cuenta, fue un juicio justo de su parte suponer que el barco estaría seguro aquí. La ventisca que se llevó el barco y el hielo fuera de la bahía no fue en absoluto tan severa como las otras que había soportado. El accidente demuestra nuevamente la incertidumbre de las condiciones en estas regiones. Solo ruego y confío en que el barco y quienes están a bordo estén a salvo. Estoy seguro de que tendrán una historia emocionante que contar cuando los veamos».

El *Aurora* podría haber encontrado unos cuarteles de invierno más seguros al norte del estrecho de McMurdo, hacia *HutPoint*, pero habría corrido el riesgo de ser bloqueado por el hielo durante el verano siguiente, y yo había dado instrucciones a Mackintosh, antes de irse hacia el sur, que debía evitarse este peligro.

«Mientras tanto, estamos haciendo todos los preparativos aquí para una estancia prolongada. La escasez de vestimenta es nuestra principal adversidad. Los miembros del grupo de *Hut Point* tienen la ropa que usamos nosotros cuando dejamos el barco el 25 de enero. Desde entonces,

no nos hemos podido lavar y no me imagino un grupo de gente más sucia. Hemos estado tratando de lavarnos desde que regresamos, pero debido al viento de los últimos dos días, no ha habido oportunidad. Todo funciona bien aquí, y cada uno está tomando la situación con mucha filosofía. Stevens está a cargo del personal científico y ahora es el oficial jefe en tierra. Joyce está a cargo del equipo y se ha dedicado a improvisar ropa con cualquier trozo de lona que se pueda encontrar aquí. Wild está trabajando con Joyce. Es un tipo alegre y dispuesto. Nunca nada lo preocupa ni lo disgusta, y siempre está cantando, haciendo alguna broma o alguna divertida payasada. Richards se encarga del registro meteorológico. Es un joven australiano, que trabaja duro y a conciencia, y espero los buenos resultados de sus esfuerzos. Jack, otro joven australiano, es su asistente. Hayward es el hombre para todo y responsable de la provisión de grasa. Gaze, otro australiano, está trabajando junto con Hayward. Spencer-Smith, el capellán, está a cargo de la fotografía y, por supuesto, asiste en el trabajo de rutina en general. Cope es el oficial médico.

»La rutina aquí es la siguiente: Cuatro de nosotros, yo, Stevens, Richards y Spencer-Smith, desayunamos a las 7:00. Los otros se levantan a las 9:00, y se les sirve su desayuno. Luego se limpia la mesa, se barre el piso y comienza el trabajo ordinario del día. A las 13:00 es la hora de lo que llamamos “almuerzo informal”, es decir, comida fría y cacao. Trabajamos desde las 14:00 hasta las 17:00. Después de las 17:00, se puede hacer lo que uno quiera. La cena es a las 19:00. Los hombres juegan, leen, escriben en sus diarios. Nos acostamos temprano, puesto que debemos economizar el combustible y la luz. Los científicos hacen guardias nocturnas y tienen el privilegio de dormir durante el día. El día después de mi llegada aquí, hice un resumen de nuestra situación y expliqué la necesidad de la economía en el uso del combustible, la luz y las provisiones, en vista de la posibilidad de que tuviéramos que quedarnos aquí durante dos años… No vamos a comenzar el trabajo para las operaciones con los trineos hasta que sepamos con certeza el destino del *Aurora*. No me atrevo a pensar que ha sucedido un desastre».

Durante los restantes días de junio, los hombres lavaron y remendaron la ropa, mataron focas, hicieron excursiones menores en las cercanías de la

cabaña y analizaron planes para el futuro. Tenían seis perros, dos de ellos hembras sin experiencia con los trineos. Una de estas hembras había parido, pero demostró ser una mala madre y los cachorros murieron. Los animales tenían mucha carne de foca y eran muy bien cuidados.

Mackintosh convocó a una reunión de todos los hombres el 26 de junio para analizar los planes que había hecho para la expedición de colocación de depósitos que debían emprender durante la primavera y el verano siguientes.

«Hice un resumen de la posición e invité a los miembros a que la analizaran. Se plantearon varios puntos. Yo había sugerido que uno de nuestro grupo debía permanecer aquí a fin de llevar los registros meteorológicos y almacenar una provisión de carne y grasa. El hombre al mando podría entregar mis instrucciones al barco y dirigir un grupo a Bluff. Se había dispuesto que Richards hiciera esto. Varios objetaron aduciendo que todo el complemento sería necesario y, al someter el asunto a votación, se acordó que debíamos retrasar la decisión hasta que los grupos tuvieran algún trabajo práctico y hubiéramos visto cómo les iba. Se analizó la escasez de ropa, y Joyce y Wild acordaron hacer todo lo posible al respecto. Se mencionó que el viaje en trineo (en la Barrera) en octubre era demasiado temprano, pero se intentaría. Estos fueron los puntos más importantes que se plantearon, y se acordó en forma mutua y unánime que no podíamos hacer más… Sé que estamos haciendo todo lo posible».

El grupo estaba ansioso por visitar el cabo Royds, al norte del cabo Evans, pero a finales de junio seguían estando las aguas abiertas a través del estrecho, y la travesía era imposible. En el cabo Royds está la cabaña usada por la expedición de Shackleton de 1907-1909, y las provisiones y los suministros que contiene podrían haber resultado muy útiles. Joyce y Wild hicieron *finneskoe* (botas de piel) con sacos de dormir que sobraban. Mackintosh menciona que la necesidad de economizar la ropa y el calzado impedía que los hombres hicieran tanto ejercicio como habrían hecho de otra manera. Se había encontrado una buena provisión de lona y cuero en la cabaña, y algunos hombres intentaron hacer zapatos. Se habían matado y traído muchas focas, y la provisión de carne y grasa era abundante para las necesidades presentes.

Durante el mes de julio, Mackintosh hizo varios viajes hacia el norte en el hielo marino, pero siempre descubrió que no podía llegar lejos. Una grieta se extendía aproximadamente desde la isla Inaccesible hasta el glaciar Barne, y el hielo más allá parecía frágil y suelto. El aumento de luz hablaba del regreso del sol. Richards y Jack estaban ponderando las provisiones para las expediciones con los trineos. Mackintosh, desde la colina detrás de la cabaña, vio que las aguas abiertas se extendían hacia el oeste desde la isla Inaccesible el 1 de agosto, y notó que probablemente el estrecho de McMurdo nunca se congelaba del todo. Una semana más tarde, la extensión de las aguas abiertas parecía haber aumentado, y los hombres comenzaron a desesperarse ante la imposibilidad de llegar al cabo Royds. Los temporales eran frecuentes y persistentes. En la cercanía de la cabaña se hallaron algunos artículos útiles a medida que la luz aumentó, incluidas unas medias y ropa interior descartadas que habían dejado los miembros de la expedición de Scott, y una caja de cáscara de cítricos confitados, que se usaba para pasteles. El 12 de agosto, hubo un pequeño incendio en la cabaña. La planta de iluminación de gas acetileno instalada en la cabaña por el capitán Scott, que había sido reparada, un día empezó a perder. Un miembro del grupo buscó la pérdida con una vela encendida, y la explosión resultante prendió fuego a parte de la carpintería. Afortunadamente, el fuego fue extinguido enseguida. La pérdida de la cabaña a esta altura habría sido un trágico incidente.

Mackintosh y Stevens visitaron el cabo Royds el 13 de agosto. Habían decidido intentar hacer el viaje sobre el glaciar Barne, y después de cruzar un área con una grieta, llegaron a las laderas del cabo Barne y, desde allí, hasta el hielo marino. Descubrieron que este hielo estaba recién formado, pero era lo suficientemente fuerte para su propósito, y pronto llegaron a la cabaña del cabo Royds.

«Vimos que la puerta externa de la cabaña no estaba», escribió Mackintosh. «Un poco de nieve se había juntado en el porche, pero con una pala, que encontramos afuera, pronto la despejamos. Luego entramos, y en el medio de la cabaña, encontramos una pila de nieve y hielo, que habían entrado a través del respiradero abierto en el techo de la cabaña. Enseguida lo cerramos. Stevens preparó una comida mientras yo limpié el hielo y la

nieve del medio de la cabaña. Después de comer, empezamos a hacer un inventario de las provisiones que había. Nuestro primer pensamiento fue el tabaco. Encontramos una lata de Navy Cut y una caja de cigarros. También jabón, que ahora nos asegura un lavado y ropas limpias cuando regresemos. Luego comenzamos a buscar sacos de dormir. Sin embargo, allí no había ninguno, pero en las camas improvisadas con cajas encontramos dos colchones, un viejo trozo de lona y dos mantas. Nos turnamos para dormir. Stevens comenzó primero, mientras yo mantuve el fuego encendido. Allí no había ni carbón ni grasa, de modo que debimos usar madera que, si bien mantenía caliente a la persona que estaba junto a él, no subía la temperatura de la cabaña por encima del punto de congelación. Sobre la cocina, en un lugar visible, encontramos una nota del grupo de Scott de que los grupos que usaran la cabaña debían dejar los platos limpios».

Mackintosh y Stevens permanecieron en el cabo Royds durante el día siguiente e hicieron un minucioso examen de las provisiones que había. Afuera de la cabaña encontraron una pila de cajas que contenían carne, harina, vegetales deshidratados y cosas varias, por lo menos para un año para un grupo de seis. No encontraron ropa nueva, pero hicieron una colección de vestimenta usada, que podía remendarse y ser útil. Cargando su abundante botín, emprendieron la vuelta al cabo Evans la mañana del 15 de agosto a través del hielo marino. Un hielo muy frágil bloqueaba el camino y debieron viajar alrededor de la costa. Llegaron al cabo Evans en dos horas. Durante su ausencia, Wild y Gaze habían subido a la isla Inaccesible, y a Gaze se le había congelado una oreja en el viaje. El tabaco se dividió entre los miembros del grupo. Al día siguiente sopló un vendaval, y Mackintosh se felicitó por haber elegido bien el momento para su viaje.

El registro del resto de agosto no carece de acontecimientos. Todos los hombres estaban haciendo preparativos para el viaje en trineo, y se regocijaban con la creciente luz del día. El grupo probó la ración especial para el viaje en trineo preparada bajo mi dirección, y «todos estuvieron de acuerdo en que era excelente tanto en cantidad como en sabor». Tres pingüinos emperador, los primeros vistos desde el desembarco, fueron atrapados el 19 de agosto. Para entonces, el sol que regresaba estaba tocando con oro los picos de las Montañas Occidentales y mostraba el

pronunciado relieve de la forma maciza del Erebus. El volcán estaba lanzando mucho humo, y el resplandor de sus fuegos internos se veía en ocasiones contra las nubes de humo por encima del cráter. Stevens, Spencer-Smith y Cope fueron al cabo Royds el 20, y seguían allí cuando el sol hizo su primera aparición sobre el Erebus el 26. Los días precedentes habían estado nublados, y el sol, si bien por encima del horizonte, no había estado visible.

«El día amaneció claro y bueno», escribió Mackintosh. «Sobre el Erebus, los rayos del sol se asomaban a través de las grandes agrupaciones de cúmulos y producían los más maravillosos efectos sobre las nubes. La luz nos hizo parpadear y, al mismo tiempo, levantó los ánimos en forma exuberante. Nos sentíamos como hombres liberados de la prisión. Permanecí fuera de la cabaña y observé el verdaderamente maravilloso paisaje a mi alrededor. Las Montañas Occidentales eran soberbias en su salvaje grandeza. Apareció todo él contorno de los picos, a unos ciento cincuenta kilómetros, estarcidos en delicado contraste con el horizonte. Las inmensas laderas de hielo brillaban blancas como el alabastro contra las oscuras sombras. El cielo al oeste, sobre las montañas, era claro, excepto por bancos bajos al pie de las laderas alrededor del monte Discovery. Hacia el sur, fuertes líneas de estratos estaban apiladas hasta 30 grados por encima del horizonte… Luego el Erebus comenzó a lanzar gran cantidad de humo, que se elevó unos pocos cientos de metros y se alejó en dirección noroeste. Las laderas sur del Erebus estaban envueltas en una masa de nubes». El grupo del cabo Royds regresó aquella tarde, y hubo decepción al oír su informe de que no habían encontrado más tabaco.

El traslado en trineo de las provisiones a *Hut Point*, en preparación para los viajes de colocación de depósitos en la Barrera, iba a comenzar el 1 de septiembre. Mackintosh, antes de esa fecha, había analizado planes con los miembros de su grupo. Consideraba que en el cabo Evans había suficientes provisiones para los trineos, puesto que los suministros desembarcados habían sido complementados con las provisiones dejadas por la expedición de Scott de 1912-13 y la expedición de Shackleton de 1907-09. La provisión de ropa y tiendas era más difícil. Las vestimentas traídas del barco podían complementarse con las viejas encontradas en *Hut Point* y en

el cabo Evans. La ropa de Burberry a prueba de viento, era vieja y estaba en malas condiciones para el inicio del viaje en trineo de la temporada. Antiguos sacos de dormir habían sido cortados para hacer *jinneskoe* (botas de piel) y para remendar otros sacos de dormir. Había tres tiendas disponibles, una en buen estado desembarcada del *Aurora* y otras dos dejadas por el capitán Scott. Mackintosh tenía suficientes trineos, pero la experiencia del primer viaje con los perros había sido desafortunada, y ahora solo quedaban cuatro perros útiles. No conformaban un equipo completo y tendrían que ser usados simplemente como algo auxiliar al transporte que realizaban los hombres.

El esquema adoptado por Mackintosh, después de analizarlo con los miembros de su grupo, fue que nueve hombres, divididos en tres grupos de tres cada uno, deberían emprender el viaje en trineo. Un hombre quedaría en el cabo Evans para continuar con las observaciones meteorológicas durante el verano. Debían traer al cabo Evans el tractor de motor, que había quedado en *Hut Point* y, de ser posible, ponerlo en condiciones. Mackintosh estimaba que las provisiones necesarias para el consumo de los grupos de colocación de depósitos y para que se pudieran colocar depósitos al sur, al pie del glaciar Beardmore, sumarían mil ochocientos kilogramos. El primer depósito debería colocarse cerca de Minna Bluff, y desde allí hacia el sur, debía colocarse un depósito en cada grado de latitud. El depósito final se colocaría al pie del glaciar Beardmore. La tarea inicial sería el transporte de provisiones desde el cabo Evans hasta *Hut Point*, una distancia de veintiún kilómetros. Todas las provisiones para el viaje en trineo debían ser trasladadas, y Mackintosh propuso colocar suministros adicionales allí en caso de que un grupo que regresara tarde de la Barrera, tuviera que pasar los meses de invierno en *Hut Point*.

El primer grupo, conformado por Mackintosh, Richards y Spencer-Smith, dejó el cabo Evans el 1 de septiembre con doscientos setenta kilogramos de provisiones en un trineo, y tuvo un viaje sin contratiempos hasta *Hut Point*. Montaron una tienda a mitad de camino cruzando la bahía, sobre el hielo marino, y la dejaron allí para el uso de diversos grupos durante el mes. En *Hut Point* limpiaron la nieve del tractor de motor e hicieron algunos trabajos preliminares para ponerlo en funcionamiento.

Regresaron al cabo Evans el 3. El segundo viaje a *Hut Point* fue realizado por un grupo de nueve, con tres trineos. Dos trineos, tirados por hombres, fueron cargados con quinientos ochenta kilogramos de provisiones, y un trineo más pequeño, tirado por los perros, llevaba los sacos de dormir. Este grupo se enfrentó a una tenaz brisa del sur, con baja temperatura y, como los hombres aún no estaban en muy buen estado, sufrieron congelaciones. Joyce y Gaze tenían los talones muy ampollados. El rostro de Mackintosh sufrió, y otros hombres tenían los dedos y las orejas congelados. Cuando regresaron, Gaze debió viajar en un trineo, puesto que no podía poner un pie en el suelo. Trataron de transportar el motor al cabo Evans en esta ocasión, pero lo dejaron para otro momento después de cubrir alrededor de kilómetro y medio. El motor no funcionaba y era muy pesado para tirar de él.

Ocho hombres hicieron el tercer viaje a *Hut Point*, y Gaze y Jack se quedaron. Llevaron trescientos kilogramos de aceite y doscientos ochenta y cinco de provisiones. Desde *Hut Point*, al día siguiente, 14 de septiembre, el grupo avanzó con trineos cargados hasta *Safety Camp*, en el extremo de la Barrera. Este campamento sería el punto de partida para la marcha por la Barrera hasta el depósito de Minna Bluff. Dejaron los dos trineos, con trescientos kilogramos de aceite y doscientos veinticinco de harina de avena, azúcar y artículos varios, en *Safety Camp*, y regresaron a *Hut Point*. Los perros compartieron el trabajo en este viaje. Al día siguiente, Mackintosh y su compañero llevaron el motor a cabo Evans, transportándolo con sus ruedas de agarre montadas en un trineo. Después de una pausa a causa del mal tiempo, un grupo de ocho hombres llevó otra carga a *Hut Point* el 24 de septiembre y luego a *Safety Camp* al día siguiente. Regresaron al cabo Evans el 26. Richards, mientras tanto, había revisado el motor y había hecho algunas pruebas sobre el hielo marino. Sin embargo, informó que la máquina no estaba funcionando en forma satisfactoria, y Mackintosh decidió no perseverar con él.

«Todos están hasta arriba de trabajo», dice el último ingreso del diario dejado por Mackintosh en el cabo Evans. «Todos los equipos están siendo revisados, y se le está dando las últimas puntadas a la vestimenta. Hemos estado improvisando calzado para reemplazar las *finneskoe*, de las que

tenemos muy pocas. Wild ha hecho un calzado excelente de una vieja alfombra de caballo que encontró aquí, y está siendo copiado por otros hombres. Yo mismo he hecho un par de mitones con un viejo saco de dormir. Anoche tomé un baño, el segundo desde que estamos aquí… Cierro este diario hoy, 30 de septiembre, y estoy empaquetándolo junto a mis papeles aquí. Mañana emprenderemos el viaje a *Hut Point*. Seremos nueve de nosotros en el grupo del viaje en trineo para colocar depósitos, a saber: Stevens, Spencer-Smith, Joyce, Wild, Cope, Hayward, Jack, Richards y yo. Gaze, quien aún está sufriendo de los pies, se quedará y probablemente será relevado por Stevens después de nuestro primer viaje. Con nosotros llevamos provisiones para tres meses para dejar en *Hut Point*. Continúo este diario en otro libro, que llevo conmigo».

Los nueve hombres llegaron a *Hut Point* el 1 de octubre. Llevaron consigo las últimas cargas. Tres trineos y tres tiendas debían ser transportados a la Barrera, y los grupos eran los siguientes:

N°1: Mackintosh, Spencer-Smith y Wild. nº 2: Joyce, Cope y Richards. nº 3: Jack, Hayward y Gaze. El 3 y el 4 de octubre, algunas provisiones dejadas en *Half-Way Camp* fueron traídas, y otras provisiones fueron trasladadas a *Safety Camp*. El mal tiempo retrasó el inicio de la expedición, para colocar depósitos desde *Hut Point*, hasta el 9 de octubre.

CAPÍTULO XV
COLOCACIÓN DE DEPÓSITOS

El relato de Mackintosh sobre los viajes para la colocación de depósitos emprendidos por sus grupos en el verano de 1915-16 desafortunadamente no está disponible. El jefe de los grupos llevaba un diario, pero tenía el libro consigo cuando se perdió en el hielo marino el invierno siguiente. La narración de los viajes ha sido compilada a partir de las notas de Joyce, Richards y otros miembros de los grupos, y puedo decir aquí que es el registro de una tenaz misión frente a grandes dificultades y serios peligros. Siempre es fácil ser sabio después del acontecimiento, y uno puede darse cuenta, ahora, de que fue un error usar perros sin entrenamiento y fuera de forma a causa de la inactividad a bordo del barco en el viaje, relativamente corto, emprendido después del desembarco, en 1915. El resultado fue la pérdida de casi todos los perros antes del inicio de los viajes más extensos y más importantes de 1915-16. Los hombres hicieron viajes en trineo, en forma casi continua, durante un período de seis meses; sufrieron congelación, escorbuto, ceguera por el reflejo de la nieve y el agotamiento absoluto de cuerpos sobreexigidos. Sin embargo, colocaron los depósitos en las posiciones establecidas, y si el grupo del mar de Weddell hubiera podido realizar la travesía del continente antártico, las provisiones y el combustible nos habrían estado esperando donde planeábamos encontrarlos.

La situación el 9 de octubre fue que los nueve hombres que se encontraban en *Hut Point* tenían las provisiones necesarias para los depósitos y para su propio mantenimiento durante el verano. El resto de los

perros estaba en el cabo Evans con Gaze, que tenía lastimado un talón y había sido reemplazado temporalmente por Stevens en el grupo de los trineos. Ya se había enviado una pequeña cantidad de provisiones a *Safety Camp*, en el extremo de la Barrera, más allá de *Hut Point*. Mackintosh planeaba formar un gran depósito cerca de Minna Bluff, a algo más de cien kilómetros de *Hut Point*. Ello demandaría varios viajes con cargas pesadas. Luego usaría el depósito de Bluff como base para el viaje a monte Esperanza, al pie del glaciar Beardmore, donde debía colocarse el depósito final.

El grupo dejó *Hut Point* la mañana del 9 de octubre; los nueve hombres tiraban de una soga y arrastraban tres trineos cargados. Llegaron a *Safety Camp* a primera hora de la tarde y, después de recargar los trineos con un peso de unos novecientos kilogramos, emprendieron el viaje por la Barrera. Tirar de la carga resultó en extremo pesado, y acamparon después de recorrer ochocientos metros. Se decidió que al día siguiente separarían los trineos, y tres hombres tirarían de cada uno. Mackintosh esperaba que, de esta manera, pudieran avanzar mejor. La distancia del día fue de solo seis kilómetros y medio, y el viaje del día siguiente no fue mejor. Joyce menciona que nunca había hecho tanta fuerza para tirar de algo, puesto que la superficie era muy blanda, y la carga sumaba cien kilogramos por hombre. El nuevo arreglo no fue un éxito, debido a las diferencias en la capacidad de tirar y a las desigualdades en la carga de los trineos. La mañana del 12, Mackintosh, después de consultarlo, decidió proseguir con Wild y Spencer-Smith tirando de un trineo y una carga relativamente ligera, y dejar a Joyce y a los restantes cinco hombres para que trajeran dos trineos y el resto de las provisiones a su ritmo. Este arreglo se mantuvo para los viajes posteriores. Las temperaturas estaban descendiendo a -34, 5 °C a ciertas horas, y como los hombres transpiraban profusamente al tirar de sus pesadas cargas bajo el sol, sufrían mucho malestar con sus ropas húmedas y congeladas por la noche. Joyce redujo su carga el 13 y dejó en el depósito algunas raciones y ropas de más y, así, progresó mejor. Estaba construyendo montículos de nieve como hitos para usar durante el viaje de regreso. Menciona que pasaron por unas enormes grietas durante los días siguientes. La persistente ventisca que les daba de frente, hizo que las condiciones

fueran desagradables y causaran muchas congelaciones. Cuando la superficie era dura y tirar resultaba relativamente fácil, los hombres se resbalaban y caían todo el tiempo y «parecían bailarines clásicos».

El 20, un viento del norte hizo posible el uso de una vela, y el grupo de Joyce avanzó con rapidez. Jack avistó un poste de bambú durante la tarde, y Joyce descubrió que era la marca de un depósito que él había colocado para mi grupo del «sur más lejano» también conocido como «Expedición Nimrod» en 1908. Cavó con la esperanza de encontrar algunas provisiones, pero el depósito había sido vaciado. El grupo llegó al depósito de *Bluff* la tarde del 21 y halló que Mackintosh había estado allí el 19. Mackintosh había dejado ochenta kilogramos de provisiones, y Joyce dejó un trineo y ciento veinticuatro kilogramos de suministros. El incidente más interesante del viaje de regreso fue el descubrimiento de una nota dejada por el Sr. Cherry Garrard para el capitán Scott el 19 de marzo de 1912, solo algunos días antes de que este último pereciera en su campamento más al sur. En este punto, se halló un trineo dado la vuelta para marcar el depósito que contenía galletas para perros y aceite de motor, dejado por uno de los grupos del capitán Scott. Joyce llegó a *Safety Camp* la tarde del 27 y, después de dejar todo el equipo de sobra, siguió hasta *Hut Point* en medio de una ventisca. Los trineos casi se desploman por una gran caída en el extremo de la Barrera y, unos momentos más tarde, Stevens cayó por una grieta toda la longitud de su arnés.

«Fue muy difícil sacarlo, puesto que no teníamos una soga alpina y debimos usar el arnés», escribió Joyce. «Lo logramos, pero debimos tirar con mucha fuerza contra el viento y la nieve; se me congeló la cara, pues debía mirar hacia arriba todo el tiempo para conducir. Llegamos a la cabaña a eso de las 19:30 después de mucho esfuerzo. Allí encontramos al capitán y a su grupo. Habían llegado hacía tres días. Gaze también estaba con los perros. Enseguida, comimos bien y nos olvidamos de nuestro duro día de trabajo».

Mackintosh decidió usar los perros en el segundo viaje al depósito de Bluff. Pensó que con la ayuda de los animales podrían transportarse: cargas más pesadas. Esté plan suponía el envío de un grupo al cabo Evans para buscar *pemmican* para los perros. El propio Mackintosh, con Wíld y

Spencer-Smith, emprendieron otra vez el viaje hacia el sur el 29 de octubre. Su trineo volcó en la ladera y cayó hasta el hielo marino, y el borde de la lona de su tienda se rompió. El daño no pareció revestir mayor gravedad, y el grupo pronto desapareció alrededor del cabo Armitage. Joyce permaneció a cargo en *Hut Point*, con instrucciones de obtener alimentos para los perros en el cabo Evans e iniciar el viaje lo antes posible. Envió a Stevens, Hayward y Cope al cabo Evans al día siguiente, y se dedicó a reparar los equipos de los trineos. Cope, Hayward y Gaze regresaron del cabo Evans el 1 de noviembre, y Stevens se quedó en la base. Una ventisca retrasó el inicio del viaje hacia el sur, y el grupo no pudo salir hasta el 5 de noviembre. Los hombres tiraban con los arneses junto con los cuatro perros y, como la superficie era blanda y las cargas de los dos trineos eran pesadas, el avance era lento. El grupo cubrió ocho kilómetros y setecientos metros el 6, seis kilómetros y setecientos metros el 7 y catorce kilómetros y quinientos metros el 9, con la ayuda de un leve viento del norte. El 9 pasaron un enorme *valle glaciar*[19] con una caída de más de veinte metros desde la superficie plana de la Barrera. Joyce pensó que se había formado una gran grieta. «Tomamos algunas fotografías», escribió Joyce. «Realmente es un extraordinario relleno de hielo, con acantilados de hielo azul de unos veinte metros de alto y lleno de grietas, con cortinas de nieve colgantes. Uno podría fácilmente caminar por el borde desde el norte con mal tiempo». Encontraron otro valle glaciar, con hielo agrietado a su alrededor, el 11. Joyce llegó al depósito de Bluff la tarde del 14 y descubrió que podía dejar doscientos ochenta y tres kilogramos de provisiones. Mackintosh había estado allí hacía varios días y había dejado ochenta y cinco kilogramos de provisiones.

Joyce volvió a *Hut Point* el 20 de noviembre después de un día aventurado. La superficie estaba bien por la mañana, y avanzó rápidamente. Alrededor de las 10:30, el grupo se topó con hielo bajo mucha presión, con grietas, y en varias ocasiones, se salvaron de milagro. «Después del almuerzo, llegamos a cuatro grietas muy de repente. Jack cayó en una. No podíamos alterar el curso; en caso de hacerlo, tendríamos que evitarlas, así que pasamos con rapidez a través de ellas. Ibamos tan rápido que los perros que las atravesaban eran sacados de un tirón. Se puso muy difícil a las

14:00. Toda la tierra se oscureció, y era difícil maniobrar. Decidimos llegar a *Hut Point* y lo hicimos a las 18:30, después de recorrer treinta y cinco kilómetros y medio, un muy buen rendimiento. Yo tuve un fuerte ataque de ceguera por la nieve y tuve que tomar cocaína. Hayward también lo pasó mal. Debí quedarme en cama con los ojos vendados durante tres días. Hayward también». Los dos hombres se recuperaron para el 24 de noviembre, y el grupo emprendió su tercer viaje hacia el sur, hasta *Bluff*, el 25. Mackintosh los aventajaba, pero los dos grupos se encontraron el 28 y analizaron los planes. Mackintosh iría al depósito de *Bluff* con la intención de llevar una carga de provisiones al depósito ubicado a 80° S en el primer viaje en trineo de la temporada. Joyce, después de depositar su tercera carga en *Bluff*, regresaría a *Hut Point* para una cuarta y última carga, y los grupos luego unirían fuerzas para el viaje hacia el sur, al monte Esperanza.

Joyce dejó trescientos treinta kilogramos en el depósito de *Bluff* el 2 de diciembre, llegó a *Hut Point* el 7 de diciembre y, después de dejar descansar bien a los perros y a los hombres, volvió a dirigirse hacia el sur el 13 de diciembre. Este demostró ser el peor viaje que había hecho el grupo. Los hombres tuvieron muchos problemas con las grietas y fueron retrasados por las ventiscas los días 16, 18, 19, 22, 23, 26 y 27 de diciembre. Pasaron el día de Navidad luchando a través de la nieve blanda contra un viento helado y la ventisca. El grupo llegó al depósito de *Bluff* el 28 de diciembre y encontró que Mackintosh, que se había retrasado mucho por el mal tiempo, se había ido hacia el sur dos días antes en su camino al depósito ubicado a los 80° S. No había avanzado mucho, y su campamento estaba a la vista. Había dejado instrucciones de que Joyce lo siguiera. El depósito de *Bluff* ahora estaba bien equipado. Se habían arrastrado unos mil trescientos kilogramos de provisiones hasta el depósito para uso de los grupos que trabajaban al sur de ese punto. Esta cantidad se sumaba a las provisiones colocadas allí previamente durante el año.

Joyce dejó el depósito de *Bluff* el 29 de diciembre, y los grupos se reunieron dos días más tarde. Mackintosh entregó a Joyce instrucciones de avanzar con su grupo hasta los 81° S y colocar un depósito allí. Luego, debía enviar a tres hombres de regreso a *Hut Point* y avanzar hasta los 82° S, donde colocaría otro depósito. Más tarde, si las provisiones lo

permitían, seguiría hacia el sur hasta los 83° . El propio Mackintosh estaba reforzando el depósito a los 80° S y luego seguiría hacia el sur. Al parecer, sus instrucciones para Joyce habían sido planeadas para protegerse contra la contingencia de que los grupos no lograran reunirse. Los perros estaban tirando bien, y aunque eran pocos, resultaban de gran ayuda. Los grupos ahora estaban a noventa días del cabo Evans, y «todos los hombres se sentían en forma».

El siguiente incidente de importancia fue la aparición de un defecto en uno de los dos hornillos Primus usados por el grupo de Joyce. Los hornillos habían sido empleados por uno u otro de los grupos del capitán Scott y no estaban en excelentes condiciones cuando comenzó el viaje en trineo. La amenaza de que un hornillo dejara de funcionar era una cuestión de grave importancia, puesto que un grupo no podía viajar sin los medios para derretir nieve y preparar comida caliente. Si Joyce llevaba un hornillo defectuoso más allá del depósito ubicado a los 80° S, tal vez todo su grupo tuviera que regresar a los 81° S, y esto pondría en peligro el éxito de los viajes en trineo de la temporada. Por lo tanto, decidió enviar de regreso a tres hombres desde el depósito ubicado a los 80° S, a donde llegó el 6 de enero de 1916. Cope, Gaze y Jack eran los hombres que deberían regresar. Se llevaron el hornillo Primus defectuoso y una carga ligera y, a fuerza de un duro viaje, sin la ayuda de perros, llegaron al cabo Evans el 16 de enero.

Joyce, Richards y Hayward avanzaron con una carga de quinientos ochenta kilogramos que conformaba las raciones de doce semanas de viaje en trineo, el alimento de los perros y las provisiones de los depósitos, además de los equipos de los trineos. Construyeron montículos a intervalos cortos como guías para llegar a los depósitos. Joyce estaba alimentando bien a los perros dándoles un *hoosh* caliente cada tres noches. «Vale la pena por el maravilloso trabajo que están haciendo. Si podemos mantenerlos hasta los 8z° S, honestamente puedo decir que gracias a su trabajo logramos llegar». El 8 de enero, Mackintosh se reunió con Joyce y, desde aquel punto, los grupos de seis hombres avanzaron juntos. Marcharon con mal tiempo durante los días 10, 11 y 12 de enero gracias a los montículos, que tenían un trozo de tela negra sobre cada uno. Era posible, manteniendo los montículos en línea detrás de los trineos y construyendo nuevos cuando los

viejos desaparecían, marchar en una dirección aproximadamente recta. La tarde del 12, llegaron a los 81° S y construyeron un gran montículo para el depósito. Las provisiones que dejaron aquí eran las raciones para tres semanas para la unidad normal de trineos de tres hombres. Esta cantidad proporcionaría raciones para doce hombres durante cinco días, la mitad para el grupo en tierra y la mitad para el grupo del depósito en su viaje de regreso.

El grupo se desplazó hacia el sur nuevamente el 13 de enero con mal tiempo.

«Después de consultarlo un momento, decidimos ponernos en camino», escribió Joyce. «Si bien el tiempo está denso y está nevando, vale la pena hacer el esfuerzo. Un poco de paciencia con la dirección y los montículos, aunque haya que ponerlos a ciento ochenta metros de distancia, nos permite avanzar, y parece que este tiempo nunca va a ceder. Hemos cortado un viejo par de pantalones de Richards para colocar a los lados de los montículos, para que sean más visibles. Fue realmente sorprendente ver cómo avanzamos a pesar de la nieve y de la superficie quebradiza. Recorrimos ocho kilómetros y cien metros antes del almuerzo. Los perros se están comportando maravillosamente. De verdad, no sé qué haríamos sin ellos… La distancia recorrida ese día fue de dieciséis kilómetros y setecientos metros, un resultado espléndido considerando la superficie y el tiempo».

El tiempo aclaró el 14, y los hombres pudieron orientarse por las montañas hacia el oeste. Avanzaron bastante rápido durante los días siguientes, las distancias diarias eran de quince a veinte kilómetros, y llegaron a los 82° S la mañana del 18 de enero. El depósito allí, igual que el ubicado a los 81° S, contenía provisiones para cinco días para doce hombres. Mackintosh estaba teniendo problemas con el hornillo Primus en su tienda, y esto hizo que no fuera aconsejable volver a dividir el grupo. Por lo tanto, se decidió que todos debían avanzar, y que el siguiente y último depósito debería colocarse en la base del monte Esperanza, al pie del glaciar Beardmore, a los 83° 30’ S. El grupo partió de inmediato y avanzó ocho kilómetros más allá del depósito antes de acampar la tarde del 18.

Las cargas de los trineos ahora eran relativamente livianas, y el 19, el grupo cubrió veintiún kilómetros y medio. Había un nuevo problema,

puesto que Spencer-Smith estaba sufriendo de hinchazón y dolor en las piernas, y no podía tirar mucho del trineo. Joyce escribió el 21 que Smith estaba peor y que Mackintosh estaba mostrando señales de agotamiento. Justo adelante, podía verse una montaña que él creía que era el monte Esperanza, a casi cincuenta kilómetros. Spencer-Smith, que había luchado valientemente por avanzar y no había pronunciado quejas innecesarias, partió con el grupo la mañana siguiente y continuó avanzando hasta poco después del mediodía. Luego, informó sobre su imposibilidad de seguir, y Mackintosh anunció una parada. Spencer-Smith sugirió que debían dejarlo con provisiones y una tienda mientras que los otros miembros del grupo seguían avanzando hasta el monte Esperanza, y con valentía le aseguró a Mackintosh que el descanso le haría bien y que estaría listo para marchar cuando regresaran. El grupo aceptó, después de consultarlo brevemente, adoptar su plan. Mackintosh consideró que debía colocarse el depósito y que el retraso sería peligroso. Spencer-Smith se quedó con una tienda, un trineo y provisiones, y se le dijo que esperara al grupo que regresaría en alrededor de una semana. La tienda fue armada de manera tal que fuera lo más cómoda posible en su interior, y se dejó comida al alcance del hombre enfermo. Spencer-Smith despidió con alegría a sus compañeros después de almuerzo, y el grupo estuvo a unos diez kilómetros de distancia antes de la tarde. Aquella noche, cinco hombres debieron apretujarse en una tienda, pero con una temperatura bajo cero, no objetaron el hecho de estar hacinados.

El 23 de enero, una densa niebla oscureció todos los hitos, y como ahora era necesario orientarse con respecto a las montañas, el grupo debió acampar a las 11:00, tras viajar solo seis kilómetros y medio. El mal tiempo siguió el 14, y los hombres no volvieron a moverse hasta la mañana del 15. Ese día, recorrieron veintiocho kilómetros y medio y acamparon a las 18:00 al borde del «mayor cordón de hielo causado por la presión» que Joyce había visto jamás. Estaban dirigiéndose hacia las montañas y se topaban con la tremenda congestión creada por el flujo del glaciar Beardmore hacia el hielo de la Barrera.

«Decidimos mantener el campamento», decía el relato de Joyce acerca del trabajo del 2.6 de enero. «El capitán, Richards y yo nos amarramos

juntos, yo iba en cabeza, para intentar encontrar un curso a través de esta presión. Nos topamos con grietas muy anchas, bajamos por muchas, subimos a la cima de una cresta muy alta y ¡qué panorama! Imaginen miles de toneladas de hielo revuelto hasta una profundidad de casi trescientos metros. Tomamos un par de fotografías, luego seguimos hacia el este. Por fin, encontramos un paso y seguimos a través de pequeñas grietas hasta el monte Esperanza, o por lo menos esperábamos que así se llamara aquella montaña. Vemos un gran glaciar más adelante que tomamos por el Beardmore, sobre el que se encuentra esta montaña, pero la posición en la carta parece equivocada. (No lo estaba. E. H. S.). Prácticamente llegamos al pie del hielo cuando Richards vio algo a la derecha, que resultaron ser dos de los trineos del capitán Scott, levantados, pero hundidos en sus tres cuartas partes en la nieve. Entonces, tuvimos la certeza de que este era el lugar que habíamos luchado por alcanzar. De modo que trepamos por la ladera del glaciar y subimos alrededor de dos mil metros, y vimos el gran glaciar Beardmore que se extendía hacia el sur. Tiene unos cuarenta kilómetros de ancho y ofrece un espectáculo maravilloso. Luego, regresamos a nuestro campamento, que descubrimos que estaba a casi diez kilómetros. Salimos a las 8:00 y llegamos a las 15:00, una buena caminata matinal. Luego almorzamos. A eso de las 16:00, nos pusimos en camino y avanzamos con los dos trineos; acampamos alrededor de las 19:00. Wild, Hayward y yo subimos el depósito al glaciar, con provisiones para quince días. Lo dejamos atado a un trineo roto y colocamos una gran bandera. Le tomé dos fotografías. No volvimos hasta las 12:30. Fue una subida bastante pesada. Me sentí muy complacido de ver nuestro trabajo finalmente terminado… Nos acostamos a las 24:00. La distancia recorrida durante el día fue de treinta y cinco kilómetros y medio».

El grupo permaneció en el campamento hasta las 15:30 del 27, debido a una ventisca con abundante nieve. Luego, emprendieron el viaje con mejor tiempo y atravesaron el área llena de grietas antes de acampar a las 19:00. Joyce sufría de ceguera por la nieve. Ahora regresaban a casa, con quinientos noventa kilómetros por recorrer. El 28 cubrieron veintiséis kilómetros y medio, con Joyce absolutamente ciego y tomándose del arnés para guiarse, «pero aún así cargando su parte». Llegaron al campamento de

Spencer-Smith la tarde siguiente y lo encontraron en su saco de dormir, incapaz de caminar. El diario de Joyce de esta fecha contiene una referencia bastante sombría de la perspectiva, pues supuso que Mackintosh tampoco sería capaz de hacer la marcha de regreso. «Los perros aún se mantienen en forma», añadió. «Si tan solo aguantaran hasta los 80° S, podremos tener comida suficiente para acogerlos, y luego si el barco está, estoy seguro de que vivirán cómodamente el resto de sus vidas».

El 30 no se pudo avanzar, puesto que estaba soplando una fuerte ventisca. El grupo recorrió casi trece kilómetros el 31, con Spencer-Smith en su saco de dormir, cargado en uno de los trineos. El pobre estaba tan incapacitado que tuvo que ser levantado y trasladado, pero su coraje no lo abandonó. Sus palabras eran alegres aún cuando su sufrimiento físico y su debilidad eran muy pronunciados. La distancia recorrida el 1 de febrero fue de veintiún kilómetros. La mañana siguiente, el grupo abandonó un trineo a fin de aligerar la carga y procedió con uno solo, con Spencer-Smith acostado sobre las provisiones y los equipos. La distancia de ese día fue de veinticinco kilómetros. Levantaron el depósito en los 82° S el 3 de febrero, tomaron provisiones para una semana y dejaron raciones para dos semanas para el grupo terrestre. Joyce, Wild, Richards y Hayward se sentían en forma. Mackintosh estaba lisiado y débil; el estado de Spencer-Smith era alarmante. Al grupo lo estaban ayudando fuertes vientos del sur, y las distancias cubiertas decididamente eran buenas. El dispositivo que medía la distancia recorrida por el trineo registró veinticinco kilómetros y setecientos metros el 4 de febrero, veintiocho kilómetros y seiscientos metros el 5, treinta kilómetros el 6 y veintiún kilómetros y ochocientos metros el 7, cuando se recogió el depósito a los 81° S a las 10:30, se llevaron provisiones para una semana y se dejaron raciones para dos semanas.

La marcha hasta el siguiente depósito, a los 80° S, transcurrió sin incidentes. El grupo avanzó bien a pesar de las malas superficies y el mal tiempo y llegó al depósito la tarde del 12 de febrero. El suministro de provisiones en este depósito era abundante, y los hombres tomaron raciones para quince días (calculadas sobre la base de tres hombres) y dejaron raciones para casi cuatro semanas. Spencer-Smith parecía estar algo mejor, y todos los hombres se alegraron por el rápido avance. El 14, 15 y *16* de

febrero fueron días malos; la superficie blanda hacía que, en ocasiones, los hombres se hundieran hasta las rodillas. Los perros también lo pasaron mal, y las distancias diarias cayeron a unos trece kilómetros. La debilidad de Mackintosh crecía. Luego, el 18, cuando el grupo estaba a menos de veinte kilómetros del depósito de *Bluff*, una furiosa ventisca imposibilitó el viaje. Esa ventisca rugió durante cinco días. Las raciones se redujeron el segundo día, y el grupo recibió media ración el tercero.

«La ventisca sigue soplando», escribió Joyce el 20. «Las cosas están graves, con nuestro paciente y las provisiones que escasean. Las provisiones de los perros ya casi se acabaron, y debemos dividir sus raciones. Ahora recibimos una taza de *hoosh* entre nosotros tres, con una galleta y seis terrones de azúcar. La peor de nuestras calamidades es que nuestro aceite se está acabando. Tenemos mucho té, pero nos falta combustible para prepararlo». La situación de los hombres en la tienda de Mackintosh no era menos grave. El propio Mackintosh estaba mal. No estaba seguro de su capacidad de reanudar la marcha, pero estaba decidido a intentarlo.

«La ventisca sigue soplando», volvió a escribir Joyce el 21. «Estamos en medio de charcos de agua hechos por nuestros cuerpos a fuerza de quedarnos en el mismo sitio durante tanto tiempo. No sé qué haremos si esto no amaina. Ha estado soplando en forma continua sin tregua. La comida de hoy fue una taza de pemmican entre los tres, una galleta cada uno y dos tazas de té entre los tres». Se agotó el queroseno, pero Richards improvisó un hornillo vertiendo algo de alcohol (previsto para cebar el hornillo de aceite) en un tazón, encendiéndolo y sosteniendo otro tazón sobre él. «Llevó media hora calentar el tazón de nieve derretida de esta manera. Lo mismo de siempre, la ventisca no cesa», era la nota de Joyce veinticuatro horas más tarde. «No queda casi nada de comida, excepto té y azúcar. Richards, Hayward y yo, después de una larga charla, decidimos emprender el viaje mañana de todas maneras; de lo contrario, estaremos compartiendo el destino del capitán Scott y su grupo. La otra tienda parece estar muy tranquila, pero de tanto en tanto, oímos una explosión de canciones de Wild, de modo que están en la tierra de los vivos. Esta noche, les dimos a los perros lo último que quedaba de su alimento, así que

tendremos que empujar, puesto que mucho depende de ellos». Otras citas del diario de Joyce cuentan su propia historia.

«Miércoles, 13 de febrero: A eso de las 11:00, vimos una brecha en las nubes y el sol que se asomaba. Decidimos comer lo que guardábamos para ponernos en marcha. Le grité al grupo del capitán que debíamos movernos en cuanto hubiéramos comido. Le pregunté a Wild y descubrí que tenían una bolsa de avena, algunos cubos de Bovril, una bolsa de chocolate y dieciocho galletas, de modo que están mucho mejor que nosotros. Después de comer, comenzamos a desenterrar nuestro trineo, que encontramos muy hundido. Nos llevó dos horas, no podíamos creer lo débiles que estábamos. Dos paladas y quedábamos sin aliento. Esto fue causado por estar acostados casi sin comer. Después de sacar el trineo, lo llevamos a la tienda del capitán, entre todos, a causa de los pesados *sastrugi*, que eran muy altos. Nos pusimos en marcha a las 14:20. Tuvimos que detenernos muchas veces por la vela y otros incidentes. A eso de las 15:10, el capitán, que se había atado a la parte trasera del trineo, no pudo seguir avanzando. Por lo tanto, después de consultarlo con Wild y el grupo, decidimos armar su tienda y dejar a Wild para que se ocupara del capitán y de Spencer-Smith, y aprovechar nuestro viaje al depósito, que está a algo menos de veinte kilómetros de distancia. Entonces, los pusimos cómodos y los dejamos alrededor de las 15:40. Le dije a Wild que dejaría la mayor cantidad de provisiones posible y que volvería el 26 o el 17, si el tiempo lo permitía, pero cuando nos fuimos comenzó a nevar mucho, el sol desapareció, y descubrimos que ni siquiera con los cuatro perros podíamos recorrer más de un kilómetro en una hora. La superficie es tan mala que, en ocasiones, nos hundimos hasta la cintura; sin embargo, a pesar de todo esto, continuamos hasta las 18:35. Acampamos en medio de un rugiente temporal. Descubrí que mi pie izquierdo estaba congelado. Después de esta marcha, tuvimos un banquete: una taza de té y media galleta. Nos acostamos a las 2.1:00. La situación no parece muy alegre. Esta, en realidad, es la peor superficie que yo haya visto en todos mis viajes aquí».

Mackintosh se había mantenido en pie todo lo humanamente posible. Los registros del viaje de ida muestran con claridad que, de verdad, no estaba en condiciones de continuar más allá del depósito ubicado a los

82° S, y a los otros miembros del grupo les hubiera gustado que se quedase con Spencer-Smith a los 83° S. Sin embargo, la responsabilidad del trabajo que había que hacer era principalmente suya, y él no quería darse por vencido. Había estado sufriendo durante varias semanas de lo que alegremente llamaba «una torcedura en la pierna» a causa del escorbuto. El 23, marchó durante media hora antes de desplomarse, y debió ser sujetado parte del recorrido por Richards. Spencer-Smith estaba cada vez peor. Wild, que se quedó a cargo de los dos inválidos, estaba bastante bien. Joyce, Richards y Hayward, que habían emprendido el viaje de rescate, mostraban síntomas de escorbuto, aunque en diferentes grados. Sus piernas estaban débiles, sus encías, hinchadas. La decisión de que los inválidos, con Wild, debían quedarse en el campamento a partir del 24 de febrero, mientras que el grupo de Joyce seguía adelante hasta el depósito de *Bluff*, estaba plenamente justificada por las circunstancias. Joyce, Richards y Hayward tuvieron dificultad en llegar al depósito con un trineo casi vacío. El intento de hacer el viaje con dos hombres incapacitados podría haber significado la pérdida de todo el grupo.

«Jueves, 24 de febrero.- Nos levantamos a las 4:30, tomamos una taza de té con media galleta y emprendimos viaje después de las 7:00. El tiempo: nevaba y soplaba el viento como ayer. Richards, al colocar los montículos, tuvo muchos problemas para poner la brújula dentro de los 10° a causa del viento. Durante la mañana, tuvimos que parar cada cuarto de hora, porque nos quedábamos sin aliento. Cada vez que el trineo golpeaba contra una masa de hielo, se quedaba encajado (aunque solo pesaba noventa kilogramos), y a pesar de ser tres hombres y cuatro perros, solo podíamos moverlo al grito de ¡1, 2, 3, tiren! Me pregunto si este tiempo alguna vez mejorará. Acampamos en un estado de agotamiento, aproximadamente a las 12:10. Almuerzo: media taza de té aguado y un cuarto de galleta, que nos llevó más de media hora preparar. Richards y Hayward salieron de la tienda a fin de alistarse para emprender la marcha, pero la fuerza del viento y la nieve se lo impidió. La fuerza del viento es de unos ciento veinte o ciento treinta kilómetros por hora. Decidimos traer a la tienda los sacos de dormir, lo cual llevó un tiempo considerable. Lo peor de acampar son los pobres perros y nuestra debilidad, lo cual significa que tenemos que salir de

nuestros húmedos sacos de dormir y tomar otra media taza de té sin haber trabajado para ello. Incluso juntando los restos, es una comida muy escasa. Este es el segundo día en que los perros se han quedado sin comer, y si no podemos recoger pronto las provisiones del depósito y salvar a los perros, será casi imposible arrastrar a nuestros dos inválidos de regreso los ciento sesenta kilómetros que tenemos que recorrer. El viento siguió soplando con furia implacable basta las 19:00, y luego se calmó. De inmediato salimos, pero vimos que estaba nevando tanto que era imposible avanzar a causa de nuestra debilidad. No debíamos dejar pasar ninguna oportunidad. Nos volvimos a acostar. El viento volvió a soplar a las 20:30, y había mucha ventisca. A pesar de todo, mis compañeros de tienda están muy alegres y ven el lado bueno de todo. Después de charlarlo, decidimos esperar y nos acostamos. Los sueños que tenemos son realmente maravillosos, en especial acerca de comida. Esperamos que la Providencia nos ayude con el tiempo mañana.

»Viernes, 25 de febrero.- Salimos a las 4:45. Richards preparó nuestro banquete habitual: media taza de té y un cuarto de galleta, que saboreamos con gusto. Nos pusimos en camino a las 7:00; avanzamos y nos detenemos cada diez minutos o cada cuarto de hora. Sigue nevando y soplando el viento como ayer. Estamos muy débiles, pero no podemos darnos por vencidos. Muchas veces hablamos del pobre capitán Scott y del temporal que acabó con él y su grupo. De habernos quedado en nuestra tienda otro día, no creo que hubiéramos podido ponernos en marcha otra vez y habríamos compartido el mismo destino. Sin embargo, si sucede lo peor, hemos decidido seguir adelante y morir con las botas puestas. Si alguien nos viera en este momento se sorprendería: tres hombres tambaleándose, con cuatro perros muy débiles; un trineo prácticamente vacío con bastante viento que se desliza con dificultad; nuestras ropas están todas rotas, las *finneskoe* y los sacos de dormir, desgarrados. La tienda es nuestro peor punto, está toda destrozada en el frente, y tememos acampar por ello, ya que hace demasiado frío para remendarla. Acampamos para nuestro gran almuerzo a mediodía. Después de cinco horas de lucha, creo que avanzamos no más de cinco kilómetros. Después del almuerzo, nos sentamos en nuestra tienda para analizar la situación. Decidimos ponernos en marcha otra vez en

cuanto aclare un poco. Sigue nevando, y la fuerza del viento es de ochenta o cien kilómetros por hora.

»Sábado, 26 de febrero.- Richards salió a la 1:10 y vio que estaba aclarando un poco, de modo que nos pusimos en camino lo antes posible, que fue a las 2:10. Alrededor de las 2:35, Richards avistó el depósito, que parecía estar justo arriba de nosotros. Supongo que acampamos a poco más de un kilómetro de él. Los perros lo vieron, lo cual pareció electrizarlos. Cobraron vida nueva y comenzaron a correr, pero nosotros estábamos tan débiles que no pudimos avanzar ni doscientos metros y, luego, debimos descansar. Creo que no hubiéramos aguantado otro día. Llegamos al depósito a las 3:25; lo encontramos en un estado ruinoso, cajas por todas partes. No creo que haya llegado jamás un grupo tan débil a un depósito, en el norte o en el sur. Después de un gran esfuerzo, sacamos la tienda y acampamos. Luego, dimos a los perros una buena porción de *pemmican*. Si alguna vez hubo perros que le salvaron la vida a alguien, esos perros fueron los nuestros. Esperemos que continúen con buena salud, para que podamos reunirnos con nuestros compañeros. Comencé a cocinar. Ninguno de nosotros tenía apetito, aunque estábamos en la tierra de la abundancia, como llamamos a este depósito: abundantes galletas y otras cosas, pero no podíamos comer. Creo que es la reacción, no solo por llegar aquí, sino también por no tener noticias del barco, que era lo dispuesto antes de que partiéramos. Pensamos que sucedió una calamidad. Esperemos que todo salga bien. Decidimos empezar con copos de avena y leche, que nos sentó muy bien, y luego una taza de té. Qué alegre suena el hornillo Primus. Parece que saliéramos de una densa niebla de Londres y llegáramos a un salón. Después de analizarlo, decidimos comer *pemmican* dentro de cuatro horas y así sucesivamente, hasta que desapareciera nuestra debilidad. Más tarde, seguía el mismo tiempo. Nos pondremos en camino y haremos una marcha forzada lo antes posible. Creo que recuperaremos nuestras fuerzas viajando y alimentándonos bien. Más tarde: el tiempo no nos permitirá viajar todavía. Remendamos nuestra tienda rota con bolsas de comida. Ello nos tomó cuatro horas. Alimentamos a los perros cada cuatro horas, y Richards y Hayward armaron el depósito. Realmente es sorprendente descubrir que hacen falta dos hombres para levantar una caja de veinte

kilogramos. Eso solo ya muestra nuestra debilidad. El tiempo sigue igual, la fuerza del viento por momentos asciende a entre cien y ciento cuarenta kilómetros por hora. Es en efecto sorprendente lo mucho que esto puede durar.

»Domingo, 27 de febrero.- El viento continuó soplando con furia durante toda la noche. Cada minuto esperábamos que la tienda saliera volando. Nos levantamos a las 5:00, y el tiempo estaba tan malo que no podíamos salir de la tienda. Seguimos muy débiles, pero creemos que podemos hacer los veinte kilómetros que nos separan de nuestros camaradas en una larga marcha. Si tan solo aclarara el tiempo durante un día, no nos importaría. Esta es la ventisca continua más larga que jamás vi. No hemos tenido un día entero de viaje durante once días, y la cantidad de nieve que ha caído es impresionante. Más tarde comimos algo, a las 10:30 y decidimos ponernos en marcha, a pesar del viento y de la nieve. Salimos a las 12:00. En el trineo, llevamos comida para tres semanas, setenta kilogramos, y comida para perros para una semana, veintidós kilogramos. El peso, todo incluido, es de unos doscientos setenta kilogramos. También llevamos un trineo extra para llevar al capitán Mackintosh. Para nuestra sorpresa, no pudimos mover los trineos. Después de media hora, avanzamos unos 10 metros. Levantamos el trineo y lijamos los patines; luego, anduvo algo mejor. Me temo que nuestra debilidad es mucho mayor de lo que pensamos. Hayward está mal de sus rodillas, que le están dando problemas y le duelen mucho; cuando acampemos, le daremos un buen masaje. Los perros han perdido todo interés en tirar del trineo; parece que pensaran que volver al sur no es bueno para ellos; al parecer, solo trotan, y nosotros no podemos hacer más. No creo que nuestro ritmo sea superior a un kilometro en una hora. La superficie es pésima, la nieve nos llega a las rodillas, y con el viento y la ventisca, la perspectiva no es buena. Almorzamos a las 16:30. Seguimos hasta las 23:20, momento en el que acampamos. Estaba muy oscuro para preparar la cena, pero pronto terminamos todo ese proceso. Luego Richards pasó alrededor de una hora frotando las piernas de Hayward con alcohol metílico, lo cual le sentó muy bien. Si se desplomara ahora, no sabría qué hacer. Nos acostamos a la 1:30. Ahora todo está tranquilo, pero nublado, y nieva.

»Lunes, 28 de febrero.- Nos levantamos a las 6:00. Se puede ver un poco de horizonte. Emprendimos la marcha a las 9:00. La razón del retraso es que tuve que remendar las *finneskoe*, que están en pésimas condiciones. Ayer se me congelaron los pies. Alrededor de las 11:00, empezó a nevar y se nubló por completo. Debíamos haber alcanzado a nuestros pobres compañeros en tres o cuatro horas, pero el destino dispone otra cosa, puesto que volvió a soplar una ventisca fuerte alrededor de las 11:45. Acampamos a mediodía. Creo que el grupo debe de estar a muy poca distancia, pero no podemos seguir, puesto que podríamos pasarlos y no tenemos ninguna posición para seguir, solo podemos guiarnos con la brújula. Más tarde, siguió soplando la ventisca toda la tarde y la noche.

»Martes, 29 de febrero.- Nos levantamos a las 5:00; sigue el mal tiempo. Aclaró un poco hacia el sur a eso de las 8:00, cuando Richards avistó algo negro al norte de nosotros, pero no pudo ver bien qué era. Después de mirar alrededor, avistamos el campamento al sur, de modo que nos pusimos en marcha lo antes posible. Llegamos al campamento cerca de las 12:45, cuando Wild salió a nuestro encuentro. Lo saludamos con alegría, ya que esperábamos encontrarlos en muy malas condiciones. Dijo que había hecho un poco de ejercicio todos los días; no tenían nada de comida. Luego el capitán salió de la tienda, muy débil y tratando, como podía, de caminar. Dijo: “Quiero agradecerles el salvarnos la vida”. Le dije a Wild que fuera a darles de comer, pero no demasiado al principio para que no les haga daño, puesto que voy a ponerme en marcha en cuanto hayan comido. De modo que almorzamos, y el capitán se adelantó para hacer algo de ejercicio y, después de una hora de cavar, aprestamos todo para irnos. Cuando levantamos a Smith, vimos que estaba en un gran hueco que había derretido. Este grupo había estado en un campamento durante doce días. Nos pusimos en marcha y levantamos al capitán; se había caído, pues estaba demasiado débil para caminar. Lo pusimos en el trineo que habíamos traído y acampamos cerca de las 20:00. Creo que recorrimos unos cinco kilómetros, bastante bien para estar con dos hombres en los trineos y Hayward en muy mal estado. No creo que haya habido un grupo, en el norte o en el sur, en tantos apuros, tres hombres incapacitados y tres de nosotros muy débiles; sin embargo, los perros parecen tener vida nueva desde que

nos dirigimos hacia el norte. Creo que se dan cuenta de que están regresando a casa. Me alegro de haberlos conservado, aun cuando estábamos muertos de hambre. Yo sabía que tenían que estar con nosotros al final. Ahora tenemos que esperar que nos ayuden los vientos del sur, que supongo tendremos en esta época del año. Esperemos que la temperatura no baje, ya que nuestros sacos de dormir están empapados y rotos, y toda nuestra ropa está llena de agujeros, y las *finneskoe*, en un estado lamentable; de hecho, uno nunca saldría un día frío en la civilización con la ropa deshecha que tenemos. Nos acostamos a las 23:00 chorreando, pero con un mejor estado de ánimo. Espero intentar llegar al depósito mañana, aunque debamos marchar más tiempo del debido.

»Miércoles, 1 de marzo.- Salimos a la hora de siempre, con un buen viento sur, pero tuvimos peor suerte, hay mucha ventisca. Izamos la vela y pusimos al capitán en el trineo de atrás. La temperatura ha bajado y hace mucho frío. *Bluff está* a la vista. Estamos avanzando bien, hicimos un buen kilometraje antes del almuerzo. Después de comer, el viento sopló un poco más fuerte. Hayward aún se está aferrando al trineo; el capitán se cayó dos veces. Llegamos al depósito a las 17:45. Cuando acampábamos, descubrimos que se nos habían caído los palos de las tiendas, de modo que Richards retrocedió un poco y los vio con los binoculares a unos ochocientos metros de distancia y los trajo. Hayward y yo teníamos mucho frío para entonces; la ventisca es terrible. Moraleja: asegurarse de que todo esté bien sujetado. Enseguida montamos la tienda, cocinamos nuestra cena en la oscuridad y nos dormimos cerca de las 22:00.

»Jueves, 2 de marzo.- Nos levantamos como de costumbre. Fuerte viento del suroeste con mucha ventisca. Tomamos provisiones del depósito para dos semanas. Creo que eso nos alcanzará, puesto que hay otro depósito a unos ochenta kilómetros al norte de aquí; voy a dar un rodeo a causa de las grietas, y no podemos arriesgarnos demasiado con dos hombres en trineos y otro tullido. Salimos a las 10:00, almorzamos a mediodía bajo mucha ventisca y tardamos una hora en montar las tiendas, pues el viento era muy fuerte. Después del almuerzo, encontramos los trineos hundidos en la nieve y tardamos un poco en ponernos en marcha. El viento y la nieve eran muy intensos; izamos la vela a medias y salimos cerca de las 15:30. El

viaje es perfecto, en ocasiones los trineos nos pasan. Seguimos hasta las 10:00, y el resultado fue un excelente viaje para el día: recorrimos una distancia de unos dieciocho o veinte kilómetros. Nos anima un poco avanzar de esta manera; solo esperamos poder seguir así todo el camino. Tuvimos que cocinar en la oscuridad, pero no nos importó. Nos acostamos a eso de las 13:00, satisfechos con nosotros mismos, aunque estábamos mojados por la nieve que se había metido por los agujeros de nuestra ropa, y los sacos de dormir están peor que nunca.

»Viernes, 3 de marzo.- Nos levantamos a la hora de siempre. Ha soplado una ventisca furiosa durante toda la noche. Para nuestro disgusto, descubrimos que era totalmente imposible seguir. Otras horas más de agonía en estos malditos sacos. Más tarde, ventisca mucho más fuerte. Me entretuve remendando las *finneskoe* y los Burberry, mitones y calcetines. Encendí el Primus mientras hacía todo esto. Espero que mañana sea un buen día.

»Sábado, 4 de marzo.- Nos levantamos a las 5:10. Seguía soplando la ventisca, pero decidimos ponernos en marcha, puesto que tendremos que intentar viajar a pesar de todo, ya que Hayward está empeorando, y no se sabe quién será el próximo. Sin duda, se trata de escorbuto, y la única cura posible es la comida fresca. Sinceramente, espero que esté el barco; de lo contrario, subiremos las colinas por Castle Rock, que es bastante difícil, y nos retrasará dos llena de agujeros, y las *finneskoe*, en un estado lamentable; de hecho, uno nunca saldría un día frío en la civilización con la ropa deshecha que tenemos. Nos acostamos a las 13:00, chorreando, pero con un mejor estado de ánimo. Espero intentar llegar al depósito mañana, aunque debamos marchar más tiempo del debido.

»Miércoles, 1 de marzo.- Salimos a la hora de siempre, con un buen viento sur, pero tuvimos peor suerte, hay mucha ventisca. Izamos la vela y pusimos al capitán en el trineo de atrás. La temperatura ha bajado y hace mucho frío. *Bluff* está a la vista. Estamos avanzando bien, hicimos un buen kilometraje antes del almuerzo. Después de comer, el viento sopló un poco más fuerte. Hayward aún se está aferrando al trineo; el capitán se cayó dos veces. Llegamos al depósito a las 17:45. Cuando acampábamos, descubrimos que se nos habían caído los palos de las tiendas, de modo que

Richards retrocedió un poco y los vio con los binoculares a unos ochocientos metros de distancia y los trajo. Hayward y yo teníamos mucho frío para entonces; la ventisca es terrible. Moraleja: asegurarse de que todo esté bien sujetado. Enseguida montamos la tienda, cocinamos nuestra cena en la oscuridad y nos dormimos cerca de las 21:00.

»Jueves, 2 de marzo.- Nos levantamos como de costumbre. Fuerte viento del suroeste con mucha ventisca. Tomamos provisiones del depósito para dos semanas. Creo que eso nos alcanzará, puesto que hay otro depósito a unos ochenta kilómetros al norte de aquí; voy a dar un rodeo a causa de las grietas, y no podemos arriesgarnos demasiado con dos hombres en trineos y otro tullido. Salimos a las 10:00, almorzamos a mediodía bajo mucha ventisca y tardamos una hora en montar las tiendas, pues el viento era muy fuerte. Después del almuerzo, encontramos los trineos hundidos en la nieve y tardamos un poco en ponernos en marcha. El viento y la nieve eran muy intensos; izamos la vela a medias y salimos cerca de las 15:30. El viaje es perfecto, en ocasiones los trineos nos pasan. Seguimos hasta las 20:00, y el resultado fue un excelente viaje para el día: recorrimos una distancia de unos dieciocho o veinte kilómetros. Nos anima un poco avanzar de esta manera; solo esperamos poder seguir así todo el camino. Tuvimos que cocinar en la oscuridad, pero no nos importó. Nos acostamos a eso de las 23:00, satisfechos con nosotros mismos, aunque estábamos mojados por la nieve que se había metido por los agujeros de nuestra ropa, y los sacos de dormir están peor que nunca.

»Viernes, 3 de marzo.- Nos levantamos a la hora de siempre. Ha soplado una ventisca furiosa durante toda la noche. Para nuestro disgusto, descubrimos que era totalmente imposible seguir. Otras horas más de agonía en estos malditos sacos. Más tarde, ventisca mucho más fuerte. Me entretuve remendando las *finneskoe* y los Burberry, mitones y calcetines. Encendí el Primus mientras hacía todo esto. Espero que mañana sea un buen día.

»Sábado, 4 de marzo.- Nos levantamos a las 5:20. Seguía soplando la ventisca, pero decidimos ponernos en marcha, puesto que tendremos que intentar viajar a pesar de todo, ya que Hayward está empeorando, y no se sabe quién será el próximo. Sin duda, se trata de escorbuto, y la única cura

posible es la comida fresca. Sinceramente, espero que esté el barco; de lo contrario, subiremos las colinas por Castle Rock, que es bastante difícil, y nos retrasará dos días más. Smith sigue alegre; apenas se ha movido en semanas, y hay que hacerle todo. Nos pusimos en marcha a las 9:35. Nos tomó unas dos horas desenterrar los perros y los trineos, puesto que estaban completamente cubiertos. Ahora sucede lo mismo todas las mañanas. Izamos las velas, vamos bastante bien. Hayward se sube al trineo de tanto en tanto. Almorzamos como de costumbre; a la hora del almuerzo, los trineos quedaron otra vez cubiertos de nieve. Ahora lleva bastante tiempo armar el campamento, y es terrible con la ventisca. Por la tarde, el viento amainó un poco, y la ventisca cesó. Nos costó mucho tirar de la carga con el tercer hombre en el trineo, ya que Hayward ha estado subido a él durante toda la tarde. El viento viró dos puntos hacia el sur, de modo que tuvimos buen viento. Una hora antes de acampar, vimos aparecer los montes Erebus y Terror, un grato espectáculo. Solo esperamos que el viento siga soplando. La ventisca es lo peor de todo, pues se nos mete en la ropa, que ya está empapada. Acampamos a las 20:00. Cocinamos en la oscuridad y nos acostamos en nuestros sacos de dormir mojados cerca de las 22:00. La distancia recorrida fue doce o catorce kilómetros.

»Domingo, 5 de marzo.- Nos levantamos a las 6:15. Nos quedamos dormidos, pues estábamos muy cansados después del día de ayer. El sol brilla con fuerza, y no hay viento. Parecía extraño anoche que no se oyera el aleteo de la tienda. Cerca de las 8:30, comenzó otra vez la ventisca. Nos pusimos en marcha a las 9:20, con ambas velas puestas. Es difícil llevar el trineo, en especial en las partes blandas. Si Hayward no hubiera enfermado, no sentiríamos tanto el peso. Almorzamos a las 12:45. Nos pusimos en marcha a las 15:00. El viento y la ventisca son muy fuertes. Por fortuna, sopla, pues de lo contrario, tendríamos que hacer relevos. Toda la tierra está ensombrecida. La distancia recorrida fue de dieciséis o diecisiete kilómetros, un buen resultado. Acampamos a las 19:10 en la oscuridad. Los pacientes no están nada bien. Espero llegar, si no hay accidentes, en cuatro días.

»Lunes, 6 de marzo.- Salimos a las 9:20. Recogimos el depósito de las treinta y dos millas a las 11:00. Por la mañana, avanzamos con bastante

viento, que amainó un poco después del almuerzo, y eso causó que tirar del trineo nos costara mucho más. Me parece que tendremos que dejar a alguien en un depósito si el viento deja de soplar por completo. La distancia recorrida durante el día fue de unos trece kilómetros.

»Martes, 7 de marzo.- Salimos a las 9:00. Aunque nos levantamos a las 5:00, me parece que pasó mucho tiempo antes de que nos pusiéramos en marcha. Ahora el trabajo es doble con nuestros inválidos. Este es el día más tranquilo que hemos tenido en semanas. El sol brilla, y toda la tierra está a la vista. Es muy difícil avanzar. Cerca de las 11:00, se levantó una brisa; pusimos la vela, pero la carga resulta muy muy pesada. Hayward y el capitán van delante con bastones, muy despacio, pero eso los animará y les hará bien. ¡Si tan solo pudiéramos tener comida fresca! Cerca de las 11:00, decidimos acampar, reacondicionar los trineos y dejar en el depósito todo el equipo, excepto lo que de verdad hace falta. Volvimos a salir a las 14:00, pero la superficie está tan pegajosa que no hubo diferencia. Después de consultarlo, el capitán decidió quedarse en una tienda con provisiones para tres semanas mientras nosotros seguíamos adelante con Smith y Hayward. Parece difícil, estamos a menos de cincuenta kilómetros de distancia y, sin embargo, no podemos obtener ayuda alguna. Nuestros equipos están totalmente deshechos, no dormimos nada anoche, lo pasamos temblando toda la noche dentro de los sacos chorreando. Me pregunto cuál será el desenlace de todo esto después de nuestra lucha. Confío en la Providencia. La distancia recorrida fue de cinco kilómetros y medio.

»Miércoles, 8 de marzo.- Salimos a las 9:20. Nos despedimos del capitán y nos llevamos a Smith y a Hayward. Había bastante viento, y avanzamos bien. Esperamos llegar a *Hut Point* en cuatro días. Almorzamos en el depósito nº 2. La distancia recorrida fue de algo más de siete kilómetros. Nos pusimos en marcha como de costumbre, después de almuerzo; había viento en contra, y avanzar resultó muy difícil. Seguimos hasta las 18:30. La distancia recorrida fue de catorce o quince kilómetros.

»Jueves, 9 de marzo.- Pasamos una muy mala noche, porque el frío era muy intenso. La temperatura bajó a -34 °C durante toda la noche. A las 4:00, Spencer-Smith anunció que se sentía extraño. Wild le habló. Luego, a las 5:45, Richards de pronto dijo: “Creo que se murió”. Pobre Smith, había

sido arrastrado en el trineo durante cuarenta días, sufriendo, pero nunca renegó ni se quejó. Pasó un tiempo agotador dentro su saco mojado, y el agitado viaje en trineo con un corazón debilitado no fue bueno para él. En ocasiones, cuando lo levantábamos en el trineo casi se desmayaba, pero durante todo ese tiempo nunca se quejó. Wild cuidó de él desde el comienzo. Lo sepultamos con su saco a las 9:00 en la siguiente posición: Ereb. 184° , Obs. Hill 149° . Hicimos una cruz de bambú y construimos un montículo con sus datos. Luego, nos pusimos en marcha, puesto que teníamos el viento norte en nuestras caras, con una temperatura inferior a -29 °C. Con las congelaciones y demás dolencias, todos estamos sufriendo. Hasta los perros parecen darse por vencidos; no muestran interés en su trabajo. Hemos estado lejos durante mucho tiempo, y no hay nada por delante que nos alegre, excepto una cabaña fría y triste. Por la mañana, recorrimos cerca de cuatro kilómetros; Hayward se adelantaba algunos pasos cada vez que teníamos un descanso. Durante el almuerzo, el viento viró al sur, perfecto para poner la vela. Seguimos con Hayward en el trineo y acampamos en la oscuridad cerca de las 20:00. Nos acostamos a las 22:00, cansados, rendidos y tristes. Esperamos llegar al depósito mañana.

»Viernes, 10 de marzo.- Nos levantamos como de costumbre. Viento de través bastante fuerte, muy frío. Llegamos a nieve muy blanda cerca de las 15:00; arribamos a *Safety Camp* a las 17:00. Fuimos al extremo de la Barrera de Hielo, encontramos un paso sobre una bahía llena de focas. Los perros se excitaron mucho, y nos costó mantenerlos alejados. Con el catalejo, parecía claro hasta el cabo Armitage, que está a una distancia de más de siete kilómetros. Llegamos allí a las 20:00, en plena oscuridad, con mala luz. Encontramos aguas abiertas. Giramos para trepar las laderas contra una fuerte brisa del noreste con ventisca. Encontramos un sitio a kilómetro y medio de distancia, pero estábamos tan agotados que nos llevó hasta las 23:30 subir todo el equipo. Esta ladera tenía unos ciento cuarenta metros de altura, y cada tres pasos teníamos que parar a recobrar el aliento. Finalmente, acampamos y nos acostamos a las 2:00. Creo que es el peor día que tuve. Con la desilusión de no haber llegado a rodear la península, el largo día y la idea de llevar a Hayward por las laderas no es fácil dormirse.

»Sábado, 11 de marzo.- Nos levantamos a las 7:00; tomé los binoculares y subí la ladera para mirar alrededor del cabo. Para mi sorpresa, encontré que las aguas abiertas y el hielo en el cabo solo se extendían a lo largo de kilómetro y medio. Bajé y di a los muchachos la buena noticia. Creo que llevaría otros dos difíciles días atravesar las colinas, y estamos demasiado débiles para ello, puesto que temo que otro de nosotros colapse. Richards y Wild subieron para mirar la parte trasera de la bahía y descubrieron que el hielo era seguro. Nos pusimos en marcha a las 10:30, rodeamos el cabo y encontramos hielo. Estaba muy fangoso, pero seguimos adelante. Ahora no hay forma de volver atrás; enseguida, encontramos hielo duro y finalmente llegamos a *Hut Point* cerca de las 15:00. Parece extraño después de nuestras aventuras volver a la vieja cabaña. Este lugar ha estado en pie desde que lo construimos en 1901 y ha sido el punto de partida de algunas expediciones desde entonces. Cuando bajábamos por la bahía, me imaginaba el *Discovery* allí, cuando Scott llegó de su expedición al Sur más lejano en 1902, el barco decorado como un arco iris, y el teniente Armitage dando las noticias de que el capitán Scott había llegado a los 82° 17’ S. Aquel día, perdimos el control. Pero ahora nuestro regreso a casa es muy diferente. La cabaña está medio llena de nieve que entró por una ventana que quedó abierta, pero pronto pusimos todo en orden y llevamos a Hayward. Encendí un fuego y puse muchas verduras, puesto que había una gran provisión de verduras deshidratadas. Luego, una vez que comimos, Richards y Wild fueron hasta la bahía y mataron un par de focas. Esa noche, serví un buen menú de carne de foca, y nos acostamos cerca de las 23:00, llenos, demasiado llenos, de hecho. Como aquí no hay noticias del barco, y no podemos verlo, sospechamos que se hundió con todos los hombres. No veo que haya ninguna posibilidad de que esté a flote porque, de lo contrario, estaría aquí. No sé cómo lo tomará el capitán.

»Domingo, 12 de marzo.- Oímos quejidos procedentes de los sacos de dormir durante toda las noche. Los hombres sufren por haber comido en exceso. Hayward no está muy bien. Nos levantamos a las 8:00. Buen desayuno: avena cocida, foca, verduras y café, todo un banquete para nosotros. Después del desayuno, Richards y Wild mataron un par de focas, mientras yo ordenaba la cabaña para volverla algo más cómoda. Hayward

casi no puede moverse. Todos estamos muy mal, pero debemos seguir haciendo ejercicio. Tengo los tobillos y las rodillas muy hinchados, igual que las encías. Wild tiene manchas negras alrededor de las articulaciones y en las encías. Richards parece ser el que mejor está. Después de despejar la nieve de la cabaña, preparé una comida que creo que mantendrá el escorbuto a raya. Los perros perdieron su lasitud y están muy juguetones, excepto *Oscar*, que sufre de un exceso de alimentación. Después de un agotador día de trabajo, nos acostamos a las 22:00.

»Lunes, 13 de marzo.- Nos levantamos a las 7:00. Seguimos casi con las mismas actividades de ayer, trayendo grasa y carne de foca. Nos estamos preparando para partir mañana; espero que todos estén bien. Hice un nuevo arnés para los perros y preparé los trineos. A la tarde, cociné suficiente carne de foca para nuestro viaje de ida y vuelta, y lo mismo para los perros. Nos acostamos a las 22:00; ya nos sentíamos mucho mejor.

»Martes, 14 de marzo.- Un día magnífico. Salimos después de almorzar. Uno pensaría, al mirar a nuestro grupo, que somos los hombres más andrajosos que alguien podría encontrar; nuestra ropa ya no puede seguir remendándose, nuestras caras están negras, somos un grupo del que cualquiera se alejaría. Avanzamos muy bien. En cuanto rodeamos el cabo Armitage, nos topamos con viento desfavorable y una temperatura de -28 °C, de modo que no nos espera un tiempo agradable. Llegamos a *Safety Camp* a las 18:00 y nos acostamos a las 20:30, después de alistar todo.

»Miércoles, 13 de marzo.- Salimos como de costumbre. El día está bueno y tranquilo. Pasamos una noche muy fría, la temperatura bajó a -34, 5 °C. Avanzamos a buen ritmo; a pesar de nuestras piernas hinchadas, recorrimos cerca de veinticinco kilómetros. Hacía mucho frío cuando acampamos, la temperatura era de -29 °C. Nos acostamos a las 21:00.

»Jueves, 16 de marzo.- Nos levantamos antes de que saliera el sol, a las 4:45. Pasamos una noche muy fría y no dormimos mucho. Salimos temprano. Vamos bien. Cruzamos frente a la tumba de Smith a las 10:45 Y almorzamos en el depósito. Justo después, vimos el campamento del capitán, y al mirar con el catalejo, lo encontramos fuera de la tienda, para alegría de todos los hombres, puesto que esperábamos que hubiera empeorado. Lo recogimos a las 16:15. Le di la noticia de la muerte de

Smith y de la ausencia del barco. Le indiqué el día 17 como la fecha de nuestro regreso, de modo que se sorprendió. Levantamos su tienda; nos dirigimos hacia el norte durante una hora y acampamos. Le ofrecimos al capitán un banquete de foca, verduras y mermelada de grosella, la comida de su vida. Se le ve mal. Espero llevarlo en tres días, y creo que la comida fresca lo hará sentirse mejor. Nos acostamos a las 8:00. La distancia recorrida durante el día fue de veintiséis kilómetros.

»Viernes, 17 de marzo.- Nos levantamos a las 5:00. Salimos a las 8:00. El capitán se siente mucho mejor después de haber comido. Almorzamos a unos metros de la tumba de Smith. Tuvimos una buena tarde y avanzamos bien. La distancia, unos veintiséis kilómetros. La noche, muy fría, con una temperatura de -34,5 °C. Con los sacos y la ropa mojadas, es terrible.

»Sábado, 18 de marzo.- Salimos a las 5:00. La noche fue muy fría. Temperatura, -34 °C. La superficie está muy buena. El capitán caminó un tramo, lo cual le hizo mucho bien. Almorzamos como de costumbre. Buen ritmo. Después de almorzar, avanzamos bien. Llegamos a *Safety Camp* a las 16:10. Para nuestro deleite, encontramos el hielo marino en las mismas condiciones y llegamos a *Hut Point* a las 19:00. Encontramos a Hayward igual que antes. Nos pusimos a trabajar y preparamos una buena cena, y todos los hombres parecen estar de muy buen ánimo. Hemos llegado y trajimos al grupo, ahora falta que ellos mejoren. Mucho ejercicio y comida fresca debería hacer milagros. Hemos estado fuera 160 días, y recorrimos una distancia de dos mil quinientos doce kilómetros, un buen récord. Creo que la ironía del destino fue que el pobre de Smith se muriera a menos de un día de llegar.

Entiendo que pronto todos estaremos bien. Nos acostamos a las 22:30. Antes de retirarse, el capitán nos dio la mano a todos con gran emoción y nos agradeció el salvarle la vida».

Richards, resumiendo el trabajo de los grupos, dice que los viajes realizados entre el 1 de septiembre y el 18 de marzo, período de 160 días, sumaron un total de dos mil quinientos doce kilómetros. El viaje principal, desde *Hut Point* hasta monte Esperanza y de regreso, fue de mil trescientos treinta y cinco kilómetros.

«El equipo», añade, «era viejo al comienzo de la temporada, y esto tuvo su severo efecto en las etapas posteriores del viaje. Durante las travesías, tres hornillos Primus se rompieron, y la vieja tienda traída por uno de los últimos grupos mostraba desgarros de varias decenas de centímetros de largo. Esto entorpeció el viaje durante las largas ventiscas. Las *finneskoe* también estaban destrozadas en la punta y, con frecuencia, teníamos que perder tiempo, porque era imperativo que remendáramos la ropa. Este relato no sería completo sin una mención del desinteresado servicio que ofreció Wild a sus dos compañeros de tienda enfermos. Desde el momento en que se quedó rezagado durante la larga ventisca hasta la muerte de Spencer-Smith, tuvo que atender a dos hombres incapacitados y, a pesar de su propio estado, siempre estuvo dispuesto, de día o de noche, a ocuparse de sus necesidades. Esto, con una temperatura de -34,4 °C, por momentos, no fue una tarea fácil.

»Sin la ayuda de nuestros fieles amigos, *Oscar, Con, Gunner* y *Towser*, el grupo nunca podría haber regresado. Estos perros, desde el 5 de noviembre, acompañaron a los grupos con los trineos y, si bien el ritmo muchas veces fue lento, se adaptaron bien a él. Su resistencia fue buena. Durante tres días enteros seguidos, no recibieron nada de comida, y esto después de un período de recibir raciones menores. Aunque estaban débiles hacia el final del viaje, su estado en general era bueno, y los que regresaron con ellos recordarán siempre el notable servicio que prestaron.

»La primera indicación de que algo no andaba bien con la salud general del grupo ocurrió a los 82° 30’ S, cuando Spencer-Smith se quejó de que tenía las piernas duras y con manchas. Lo atribuyó a los agujeros en su ropa a prueba de viento. A los 83° S, cuando colapso, se pensó que descansar le haría bien. A fines de enero, el capitán Mackintosh mostró señales muy graves de cojera. A esta altura, su grupo había estado ausente de *Hut Point* y, en consecuencia, no había ingerido alimentos frescos durante unos tres meses.

»En el viaje de regreso, Spencer-Smith se fue debilitando cada vez más y, durante algún tiempo antes del final, estuvo muy débil. El capitán Mackintosh, con grandes esfuerzos, logró mantenerse en pie hasta que sobrevino la larga ventisca. Aquí se descubrió que Hayward fue el primero

en ser afectado por el escorbuto: tenía las rodillas rígidas. En su caso, la enfermedad lo golpeó muy repentinamente y, al parecer, hizo que los músculos de sus piernas se contrajeran de tal forma que no podían estirarse más de noventa grados. También estaba afectado levemente en las articulaciones de los brazos. En el caso de Joyce, Wild y Richards, tenían las articulaciones rígidas y manchas negras en las partes traseras, pero el peor síntoma era la debilidad general. Las piernas del capitán Mackintosh eran las que peor aspecto tenían de todo el grupo».

Los cinco hombres que ahora estaban en *Hut Point* pronto descubrieron que tendrían que pasar allí algunos de los meses de invierno. No tenían noticias del barco, y había razones para suponer que no había regresado al estrecho, puesto que de haberlo hecho, habría algún mensaje esperándolos en *Hut Point*, si no más al sur. El hielo marino se había roto y se había desplazado hacia el norte a kilómetro y medio de la península, y el grupo debía esperar hasta el que hielo nuevo se volviera firme hasta el cabo Evans. Había disponible mucha carne de foca, así como vegetales deshidratados, y la comida fresca mejoró el estado de los pacientes con rapidez. Richard masajeó las articulaciones hinchadas y vio que este tratamiento ayudaba mucho. Antes de finales de marzo, Mackintosh y Hayward, los que estaban peor, pudieron hacer ejercicio. Para la segunda semana de abril, Mackintosh ya no sentía dolor, aunque seguía teniendo manchas en la parte trasera de las piernas.

Un recuento de las provisiones de la cabaña mostró que, distribuyéndolas con discreción, les alcanzarían hasta mediados de junio. Richards y Wild mataron muchas focas, de modo que no había escasez de carne y de grasa. También se procuraron algunos pingüinos. El único medio para cocinar la comida y calentar la cabaña era una cocina improvisada de ladrillos, cubierta con dos láminas de hierro. Esta había sido usada por la expedición anterior. La cocina emitía un humo denso y, muchas veces, volvía la cabaña muy incómoda y, al mismo tiempo, cubría a los hombres y todo su equipo con un hollín pegajoso y penetrante. Hacer la limpieza era imposible, y esto aumentó el deseo de los hombres de cruzar hasta el cabo Evans. Durante el mes de abril, el mar se congeló durante el buen tiempo, pero los vientos volvieron a alejar el hielo. El 23de abril, Joyce caminó seis

kilómetros y medio hacia el norte, en parte sobre hielo joven de cinco centímetros de espesor, y pensó entonces que el grupo podría llegar al cabo Evans en unos pocos días. Sin embargo, una prolongada ventisca desplazó el hielo hasta la península, por lo que las aguas abiertas se extendían, a finales de abril, hasta el pie de la colina Vinie. Luego sobrevino un período de buen tiempo y, durante la primera semana de mayo, el hielo marino se formó rápidamente. Los hombres hicieron varios viajes cortos por él hacia el norte. El sol había desaparecido en el horizonte a mediados de abril, y no volvería a aparecer en más de cuatro meses.

El desastre que siguió es descrito tanto por Richards como por Joyce. «Y ahora ocurrió el incidente más lamentable», escribió Richards. «La mañana del 8 de mayo, antes del desayuno, el capitán Mackintosh le preguntó a Joyce qué le parecía si él iba al cabo Evans con Hayward. El capitán Mackintosh consideraba que el hielo estaba muy seguro, y el buen tiempo de aquella mañana sin duda lo tentó a cambiar la cabaña por la mayor comodidad del cabo Evans». (Mackintosh naturalmente estaría ansioso por saber si los hombres del cabo Evans estaban bien y si había alguna noticia del barco). «En ese momento, se le instó firmemente que no se arriesgara, puesto que se señaló que el hielo, si bien estaba firme, era muy joven, y que lo más probable era que una ventisca se llevara parte de él al mar».

Sin embargo, a eso de las 13:00, con el tiempo que al parecer estaba empeorando, Mackintosh y Elayward partieron, después de prometer que regresarían si el tiempo se ponía peor. Lo último que el grupo de la colina vio de ellos fue que estaban a kilómetro y medio de distancia, cerca de la costa, pero al parecer se dirigían directamente al cabo Evans. A las 15:00, estaba soplando una ventisca moderada, que más tarde aumentó su furia, y el grupo que se encontraba en la cabaña tenía muchas dudas acerca de la seguridad de los hombres ausentes.

El 10 de mayo, el primer día que les fue posible, los tres hombres que habían quedado atrás caminaron sobre hielo nuevo hacia el norte para intentar descubrir algún rastro respecto del destino de los otros. Las huellas de sus pisadas se veían con claridad sobre el hielo, y el rastro fue seguido por poco más de tres kilómetros en una dirección que llevaba al cabo

Evans. Aquí desaparecían en forma abrupta, y en la tenue luz, hasta donde alcanzaba la vista, se divisaba una ancha extensión de agua, apenas cubierta de hielo. Enseguida resultó evidente que parte del hielo sobre el que habían pasado se había ido al mar.

Todo el grupo había pensado que, si el tiempo se mantenía bueno, intentarían cruzar con lima llena aproximadamente el 16 de mayo. En la fecha en la que Mackintosh y Hayward se fueron, era imposible que un trineo atravesara la distancia sobre el hielo marino, debido a la naturaleza pegajosa de la superficie. Esta fue la razón de que tomaran la decisión de ir solos y dejar que los demás los siguieran con el trineo y los equipos cuando la superficie mejorara. El 15 de julio, se enteraron de que, en realidad, se habían perdido, puesto que, en esa fecha, el grupo de *Hut Point* llegó al cabo Evans.

La entrada en el diario de Joyce muestra que tenía fuertes presentimientos de un desastre cuando Mackintosh y Hayward se fueron. Les advirtió que no lo hicieran, puesto que el hielo aún era fino y el tiempo era incierto. Al parecer, Mackintosh creyó que él y Hayward, al viajar con poco peso, podrían cruzar al cabo Evans rápidamente antes de que el tiempo cambiara, y si la ventisca hubiera llegado dos o tres horas más tarde, probablemente habrían estado a salvo. Los dos hombres no llevaban sacos de dormir y tenían solo una comida de chocolate y de carne de foca.

El tiempo durante junio fue siempre malo. El 16 de mayo, no se pudo hacer ningún intento de salir; el hielo marino estaba lejos, y Joyce decidió esperar hasta la siguiente luna llena. Cuando llegó la luna llena, el tiempo estaba tormentoso, de modo que debieron esperar hasta la luna llena de julio para realizar el viaje al cabo Evans. Durante junio y julio, hubo pocas focas, y la provisión de grasa comenzó a escasear.

Las comidas consistían en poco más que carne de foca y avena cocida. La poca reserva de sal se terminó, pero los hombres obtuvieron algo más de un kilogramo hirviendo nieve extraída de la capa inferior, cerca del hielo marino. Los perros recuperaron su estado rápidamente y cazaron algunas focas por su cuenta.

El grupo emprendió el viaje hacia el cabo Evans el 15 de julio. Habían esperado aprovechar la luna llena, pero por una extraña casualidad, habían

escogido el período de un eclipse, y la luna estuvo cubierta la mayor parte del tiempo en que cruzaban el hielo marino. Este estaba firme, y los tres hombres llegaron al cabo Evans sin dificultad. Encontraron a Stevens, Cope, Gaze y Jack en la cabaña del cabo Evans, y allí se enteraron de que no sabían nada del capitán Mackintosh ni de Hayward. La conclusión de que estos hombres habían perecido fue aceptada con desgana. El grupo de la base ahora estaba formado por Stevens, Cope, Joyce, Richards, Gaze, Wild y Jack.

Los hombres ahora se instalaron a esperar el rescate. Cuando tuvo la oportunidad, Joyce dirigió grupos de búsqueda para hallar los cuerpos o cualquier indicio de los hombres desaparecidos, y más tarde me entregó el siguiente informe:

«Tengo el honor de informarle que se tomaron las siguientes medidas para intentar encontrar los cuerpos del capitán Mackintosh y del Sr. Hayward. Después del regreso de nuestro grupo a la cabaña en el cabo Evans, 15 de julio de 1916, nos enteramos de que el capitán Mackintosh y el Sr. Hayward no habían llegado, y al ser conscientes de las condiciones en las que fueron vistos por última vez, todos los miembros del grupo de invierno estábamos absolutamente convencidos de que estos dos hombres se habían perdido por completo y estaban muertos, que no habrían podido vivir más de algunas horas en la intemperie con la ventisca que habían encontrado. Además, carecían de equipos de cualquier tipo.

»Había una mínima posibilidad de que, después del regreso del sol, pudiera encontrarse algún rastro de sus cuerpos, de modo que, durante la primavera, es decir, agosto y septiembre de 1916, y en el verano, diciembre y enero de 1916-17, se llevaron a cabo las siguientes búsquedas:

»(1). Wild y yo registramos minuciosamente la isla Inaccesible a fines de agosto de 1916.

»(2). En septiembre, diversos grupos buscaron por la costa hasta las cercanías de Turk’s Head.

»(3). En compañía de los señores Wild y Gaze, salí de *HutPoint* el 31 de diciembre de 1916, a las 8:00, y seguimos un curso por la costa, lo más cerca posible de los acantilados, a fin de buscar cualquier medio posible de ascenso. A una distancia de ochocientos metros de *Hut Point,* pasamos una

ladera nevada que yo ya había ascendido en junio de 1916; cinco kilómetros y medio más adelante, había otra ladera nevada que terminaba en la ladera del glaciar Blue Ice, que nos fue imposible trepar, puesto que la ladera de nieve estaba formada por una fuerte nevada de invierno. Estos eran los únicos dos lugares accesibles. La distancia recorrida ese día fue de diecisiete kilómetros y seiscientos cincuenta metros. El 1 de enero, continuamos la búsqueda alrededor del lado sur de la lengua del glaciar desde la base hacia el extremo que daba al mar. Había una presión muy pesada; era imposible llegar a la cumbre debido a la ancha grieta. La distancia cubierta fue de seis kilómetros y quinientos metros. El 2 de enero, el mal tiempo hizo que el grupo se detuviera. El 3, se siguió examinando el glaciar, y varias laderas formadas por nieve conducían a su cima, pero las grietas entre la ladera y la lengua impedían cruzar. El grupo luego procedió a rodear la lengua hasta la isla Tent, donde también se realizó una búsqueda; se hizo un recorrido completo de la isla. Se decidió regresar al cabo Evans, puesto que se aproximaba el mal tiempo. Llegamos a las 20:00. La distancia recorrida fue de trece kilómetros y trescientos veinte metros.

Atentamente, ERNEST E. JOYCE

Para Sir ERNEST SHACKLETON, C. V. O.
Comandante, I. T. A. E.».

En septiembre, Richards fue obligado a permanecer en la cabaña debido a una sobrecarga cardíaca, supuestamente a causa de la tensión del trabajo realizado en los viajes en trineo. A principios de octubre, un grupo formado por Joyce, Gaze y Wild pasó varios días en el cabo Royds, donde desollaron ejemplares de animales. Llevaron las provisiones en trineo al cabo Evans en caso que fuera necesario permanecer allí otro invierno. En septiembre, Joyce, Gaze y Wild fueron a la tumba de Spencer-Smith con una cruz de madera, que erigieron firmemente. El rescate llegó el 10 de enero de 1917, pero ahora es necesario regresar a los acontecimientos de mayo de 1905, cuando el *Aurora* fue arrancando de sus amarras y alejado del cabo Evans.

CAPÍTULO XVI
LA DERIVA DEL *AURORA*

Después de que Mackintosh dejó el *Aurora* el 15 de enero de 1915, Stenhouse mantuvo el barco con dificultad frente a la isla Tent. Las anclas de hielo no se sostenían, debido a la separación continental de la banquisa y le pareció necesario, la mayor parte del tiempo, propulsar avante despacio empujando las placas de hielo. El tercer grupo que haría los viajes en trineo, bajo las órdenes de Cope, dejó el barco la tarde del 31, con el tractor de motor remolcando dos trineos, y desapareció camino a *Hut Point*. El grupo de Cope regresó al barco el 2 de febrero y volvió a irse el 5 de febrero, después de un retraso a causa del hielo suelto. Dos días después, tras tener más problemas con las placas a la deriva, Stenhouse avanzó hacia el cabo Evans, donde tanteó el terreno para la invernada. Durante el siguiente mes, el *Aurora* ocupó diversas posiciones cerca del cabo Evans. No había disponibles amarras seguras. El barco debía mantenerse alejado de placas de hielo amenazadoras, esquivar gruñones y témpanos a la deriva, y encontrar refugio de las ventiscas. Un repentino cambio del viento el 14 de febrero, cuando el barco estaba refugiado al abrigo de la lengua del glaciar, hizo que golpeara con fuerza contra el hielo bajo separado del glaciar, sin que ello causara daños. A principios de marzo, Stenhouse envió jarcias de amarre a la costa en el cabo Evans, y el 11 de marzo, avanzó hasta *Hut Point*, donde ancló en la bahía Discovery. Allí desembarcó provisiones, que ascendían a las raciones completas de doce hombres para dos meses, y

embarcó a Spencer-Smith, Stevens, Hook, Richards, Ninnis y Gaze, con dos perros. Regresó al cabo Evans aquella tarde.

«Lo pasamos mal cuando "remábamos" por el estrecho, primero al intentar llegar a *Hut Point* para desembarcar provisiones y luego al buscar cuarteles de invierno en las cercanías de la lengua del glaciar», escribió más tarde Stenhouse. «El hielo todo el tiempo se rompía en pequeñas placas y al parecer no estábamos más cerca de ninguna parte que cuando se fueron los trineos; a cada movimiento nos sentíamos frustrados. El barco se separó del hielo fijo durante las ventiscas, y luego fuimos zigzagueando por el estrecho desde el lado de la isla de Ross hasta la banquisa occidental, evitando y evadiendo placas y gruñones en la intensa deriva cuando no podíamos ver nada, nuestras brújulas no eran fiables y en nuestro barco faltaban hombres. En ese tiempo sin hogar, mantenía la guardia con el segundo oficial y me sentía muy presionado preguntándome qué hacer. ¿Alguna vez algún barco había estado en semejante situación? Hacia el norte del cabo Royds era impensable ir, igual que hacia la costa al sur de la lengua del glaciar. En una pequeña extensión de costa limitada por el hielo, debíamos encontrar los cuarteles de invierno. El hielo seguía allí, y durante todo este tiempo, no pudimos encontrar un solo sitio para echar el ancla, pero debíamos tener las máquinas en servicio para emergencias. Una vez intenté navegar por la bahía norte del cabo Evans, pues al parecer era el único sitio sin hielo. Llamé a todos los hombres y, formando la tripulación de un bote con uno de los fogoneros, envié el ballenero de regreso con el segundo oficial a cargo para hacer un sondeo. En cuanto el bote dejó el barco, el viento refrescó desde el norte y enormes témpanos y gruñones que se instalaban en la bahía volvieron el sitio insostenible. El fondeadero que finalmente elegí parecía el mejor disponible… y aquí estamos, a la deriva, con todos los planes alterados, cuando deberíamos estar en los cuarteles de invierno».

El 12 de marzo hubo un fuerte vendaval, y el *Aurora*, amarrado frente al cabo Evans, arrastró su ancla y comenzó a derivar fuera de la bahía. Se fue hacia el norte, más allá del cabo Barne y el cabo Royds en medio de una densa niebla, con el mar agitado y tormentoso. Este vendaval fue particularmente fuerte. El barco y los equipos estaban cubiertos de hielo

debido a que el agua que salpicaba se helaba, y Stenhouse pasó horas llenas de ansiedad entre las aguas turbulentas y llenas de hielo antes de que el vendaval se moderara. El hielo joven, que se formaba continuamente con las temperaturas tan bajas, contribuyó a atenuar la altura de las olas en cuanto el vendaval amainó, y el *Aurora* volvió al cabo Evans la tarde del 13. El hielo se estaba formando en la bahía, y la mañana del 14, Stenhouse puso el barco en posición para el amarre de invierno. Lanzó tres estachas de acero y las amarró a las anclas fijas en la costa. Estas estachas fueron convenientemente tensadas, y el *Aurora* quedó bien posicionado, con la popa hacia la costa, a trece metros de profundidad. Dos estachas más fueron llevadas a tierra el día siguiente. Alrededor del barco se estaba formando hielo joven, y por influencia del viento y de la marea, este hielo comenzó pronto a ejercer mucha presión en las amarras. El 20, Stenhouse ordenó extinguir los fuegos y disminuir la presión de las calderas, y el ingeniero informó en ese momento que la carbonera aún contenía 118 toneladas de carbón.

El 23, el hielo se separó entre el cabo Evans y el cabo Barne, y la presión alrededor del barco rompió el hielo de la bahía y ejerció mucha tensión en las amarras de popa. El hielo joven, de unos diez centímetros de espesor, finalmente se separó y dejó un canal a lo largo de la costa. El barco se había desplazado hacia la costa, a causa de la presión, y la popa ahora a poco más de ocho metros de profundidad. Stenhouse tensó las amarras y puso una estacha adicional al ancla de la costa. La naturaleza del movimiento del hielo está ilustrada mediante algunos extractos de la bitácora:

«27 de marzo.- 17:00: El hielo se separó de la costa y comenzó a alejarse. 20:00: Aire suave del sur; buen tiempo, el hielo se está desplazando hacia el noroeste; mucha presión del hielo sobre la banda de estribor y gran tensión sobre las amarras. 22:00: El hielo se alejó del barco.

»28 de marzo.- Se está formando hielo nuevo sobre la bahía. 3:00: El hielo que vimos alejarse durante la última guardia se está desplazando hacia la bahía. 5:00: El hielo se está acercando y está pasando por encima del de la bahía recién formado; mucha presión sobre la banda de babor del barco; las estachas se congelaron. 8:00: Tiempo bueno y calmo; el hielo nuevo se

está alejando de la bahía. 17:00: Se formó hielo nuevo desde la mañana, se alejó de la bahía excepto en el área de la banda de babor del barco y se extiende por el través y por delante unos ciento ochenta metros; es sostenido por senos de estachas; se está formando hielo nuevo.

»19 de marzo.- 13:30: El hielo nuevo se está alejando. 14:00: Los hombres están en la placa a babor despejando las estachas; la popa está a cinco metros y medio de profundidad; las estachas fueron tensadas con fuerza, lo cual llevó la popa más hacia el este, a siete metros de profundidad y levantó un metro ochenta centímetros el cable de estribor, que se había enterrado en el hielo durante la reciente presión.

»10 de abril.- 13:30: El hielo de la costa se está rompiendo por la influencia del viento del sureste. Se partieron dos estachas de la aleta de estribor; todos los senos de las estachas de la popa están congelados; la cadena se vuelve muy pesada. 14:00: Se abrió el hielo y dejó hielo en la bahía en línea desde el cabo hasta la parte terrestre del glaciar. 20:00: Viento nuevo; el barco sostiene el hielo en la bahía; el viento arrastra hacia el noroeste el hielo del estrecho.

»17 de abril.- 1:00: La presión aumentó y el viento viró al noroeste. El hielo siguió avanzando y presionando contra la costa hasta las 5:00; durante este tiempo, la presión sobre la bahía era muy fuerte; movimiento del hielo en los estrechos, lo cual hace un ruido como un agitado oleaje. El barco tocó tierra suavemente con el codaste durante la presión; el fondo, bajo la popa, se hace menos profundo con mucha rapidez. 22:00: El hielo se está alejando de la bahía hacia el oeste; mucha presión sobre las amarras y los cables de popa, que están cortando la placa».

Stenhouse siguió cuidando sus amarras contra las embestidas del hielo durante el resto del mes de abril y los primeros días de mayo. El alejamiento de la costa llegó de repente e inesperadamente la tarde del 6 de mayo:

«6 de mayo de 1915.- La mañana es buena, con brisas suaves del ESE… 15:30: El hielo es casi inexistente. Envié hombres a tierra para cargar los trineos. 16:00: El viento está refrescando y el cielo tiene aspecto de ventisca. 20:00: Hay mucha presión en las amarras traseras. 21:45: El hielo se separó de la costa; todas las amarras se partieron. Era fascinante oír las

olas y las cadenas romperse. En medio de la densa bruma vi el hielo de popa romperse y la costa alejarse. Llamé a todos los hombres y rápidamente unieron palanquines de retenida (motones de gratil con cabos de Manila de diez centímetros de mena) con los cables del frente del guinche. El contramaestre había corrido con su lantía y gritó: “¡Se está yendo!”. Es un buen tipo y muy meticuloso. Ordené encender los motores principales y el personal de la sala de máquinas, con Hooke y Ninnis, se presentó. Grady, el fogonero, estaba postrado con una costilla rota. Cuando el barco, prisionero en la placa sólida, se dirigió hacia el noroeste, los cables se sacudieron ruidosamente y tiraron de los escobenes; afortunadamente, las anclas, al estar sobre un fondo con pendiente, salieron con facilidad, sin dañar el guinche ni el escobén. Lentamente, al tiempo que desaparecíamos en el estrecho, la luz de la cabaña se extinguió. A las 23:30, el hielo a nuestro alrededor comenzó a romperse, y las placas golpeaban en los costados del barco. La luna se abrió paso entre las nubes después de la medianoche y nos mostró la banquisa, que se extendía en forma interminable hacia el norte y más de kilómetro y medio hacia el sur. Cuando el hielo del sur llegó y se cerró alrededor del barco, el oleaje disminuyó y el golpe de las placas en los costados se suavizó un poco.

»7 de mayo.- 8:00: Viento del ESE. Vendaval moderado con mucha ventisca. El hielo alrededor del barco se está endureciendo y formando cordones de más de sesenta centímetros de altura. El barco está de proa al este y el cabo Bird aparece al noreste. Cuando los motores están a toda máquina, tengo la esperanza de regresar al hielo fijo cerca de la lengua del glaciar. Desde que hemos estado en los cuarteles de invierno, el hielo se ha formado y, contenido por las islas y la tierra en el cabo Evans, ha permanecido al norte de la lengua del glaciar. Si logramos regresar, estaríamos en condiciones de amarrar en el hielo fijo. Los maquinistas están teniendo mucha dificultad con las válvulas de mar, que están congeladas. La principal válvula del casco principal de proa, utilizada para mantener en servicio la caldera, había sido suavemente martillada después de lo cual se le colocó un tapón de cierre, de tal modo que permitía insertar una vara de hierro caliente para derretir el hielo depositado entre la válvula y el costado del casco, unos sesenta centímetros de hielo endurecido. 16:30: El hierro

caliente ha tenido éxito. Donolly (segundo ingeniero) tuvo el placer de detener el primer chorro de agua a través de la tubería: le dio en el ojo. Se encendió el fuego en los hornos, y el agua comenzó a golpear en la caldera, el primer golpe en nuestra defensa contra las aterradoras fuerzas de la naturaleza en la Antártica. 20:00: El vendaval arrecia, acompañado de mucha ventisca».

El *Aurora* quedó a la deriva, impotente, hasta el 7 de mayo. La mañana del 8 de mayo, el tiempo aclaró un poco, y los Montes Occidentales quedaron borrosamente visibles. También podía verse el cabo Bird. El barco se estaba desplazando hacia el norte, con el hielo. La luz del día era apenas un breve crepúsculo de aproximadamente dos horas de duración. La caldera se llenaba de hielo, que debía ser llevado a bordo en trozos, pasándoselo a través de un pequeño ojo de buey a un hombre que estaba adentro y luego debía ser llevado a la tapa de registro sobre la caldera. Stenhouse había hecho instalar la antena de radio durante la tarde, y a las 17:00 se le informó que el reabastecimiento de la caldera con agua estaba terminado. El viento sopló hasta volverse un moderado vendaval del sur con mucha ventisca, por la noche, y este vendaval siguió durante el día siguiente, el 9. El ingeniero informó a mediodía que tenían una presión de cuarenta libras en la caldera y que estaba comenzando el calentamiento de la bomba de la válvula de mar auxiliar por medio de una tubería de vapor.

«El cabo Bird es la única tierra visible, al noreste a unos trece kilómetros de distancia», escribió Stenhouse la tarde del 9. «De modo que este es el fin de nuestro intento de pasar el invierno en el estrecho de McMurdo. Mala suerte, después de cuatro meses de zarandeo, de los cuales las últimas siete semanas cuidamos de nuestras amarras. Nuestra situación actual requiere una mayor vigilancia. Faltan cinco semanas para la mitad del invierno. No hay sol, la luz es poca e incierta, y podemos tener ventiscas. Carecemos de un suministro de agua inmediato, puesto que solo una pequeña cantidad de hielo dulce estaba a bordo cuando nos fuimos a la deriva.

»El *Aurora* va rápido en la banquisa a la deriva, Dios sabe hacia dónde. Bueno, hay perspectivas de una deriva invernal de lo más interesante. Todos gozamos de buena salud, excepto Grady, cuya costilla se está sanando

rápidamente; tenemos buen ánimo y lo lograremos. Sin embargo, ¿qué sucederá con los pobres mendigos que quedaron en el cabo Evans y el grupo del sur? Es una perspectiva sombría para ellos. Hay suficientes provisiones en el cabo Evans, en *Hut Point* y, supongo, en el cabo Royds, pero aún tenemos a bordo los restantes Burberry, la ropa y demás elementos para los viajes en trineo del año que viene. Veo pocas probabilidades de regresar al cabo Evans ni a ningún otro lado cerca del estrecho. Tenemos poco carbón y estamos sujetos firmemente por el hielo. Espero que derive rápidamente hacia el noreste. Luego podremos intentar abrirnos paso a través de la banquisa y dirigirnos hacia Nueva Zelanda, cargar carbón y regresar a la barrera al este del cabo Crozier. Esto podría hacerse, creo, a principios de la primavera, en septiembre. Debemos regresar para ayudar con la colocación de depósitos la próxima temporada».

Una violenta ventisca rugió el 10 y el 11 de mayo. «No recuerdo un viento con semejante fuerza», dijo Stenhouse. «Era difícil caminar por la cubierta». El tiempo mejoró el 12, y pudo hacerse una medición de la posición del barco. «Estamos en medio de un campo de hielo con nuestras anclas y ciento cuarenta metros de cable en cada una colgando en la proa. Los refuerzos de amarras estaban congelados dentro del hielo de popa en el cabo Evans. Antes del día en que dejamos nuestra amarra de invierno, se habían partido cuatro pequeñas estachas. Cuando nos separamos, la cadena de dos de las estachas pesadas (diez centímetros) se partieron cerca de la costa, y la otra estacha fue a parar al fondo. La cadena y dos estachas siguen sujetas con fuerza al hielo y deberán ser desenterradas. Esta mañana quitamos el hielo de los cables, pero tuvimos que dejar de tirar, pues el vapor se congelaba en las tuberías del retorno del escape del guinche, las juntas tuvieron que romperse y la tubería debió descongelarse. Hooke estuvo “escuchando” desde las 20:30 hasta las 00:30 por si captaba la estación de radio de la isla Macquarie (a dos mil ciento cincuenta kilómetros) o la estación de Bluff (Nueva Zelanda, a dos mil novecientas noventa y cinco kilómetros), pero no tuvo suerte».

Las anclas fueron levadas con mucho esfuerzo el 13 y el 14, mientras el hielo se formaba en el cable al ser levantado a través de un agujero hecho en la placa. Ambas anclas se habían roto, de modo que el *Aurora* ahora solo

tenía una pequeña ancla de espía a bordo. La posición del barco el 14 de mayo fue aproximadamente setenta kilómetros al norte y cincuenta y cinco al oeste del cabo Evans.

«En una semana, hemos derivado setenta kilómetros (geográficos). La mayor parte de esta distancia fue cubierta durante los primeros dos días de la deriva. Al parecer, estamos casi estacionarios. El movimiento que hay en el hielo parece ser desde el noroeste hacia la costa cubierta de hielo. Los hombres que ayer estaban buscando pingüinos informaron que había mucho ruido en el hielo aproximadamente a kilómetro y medio del barco. Espero que la placa alrededor del barco sea lo bastante grande para soportar su propia presión. No podemos esperar demasiada presión del sur, ya que el estrecho de McMurdo pronto debería estar congelado y el hielo, firme. Los vientos del noreste empujarían la banquisa desde el mar de Ross. Espero que todo salga bien. Ya están listos los planes para el desarrollo futuro, pero es probable que volvamos a estar en un callejón sin salida… Subí las anclas a bordo. Ya no serán de utilidad como anclas separadas, pero adornan el castillo de proa, de modo que las ponemos en sus sitios… La provisión de agua dulce es un problema. El maquinista desvió vapor desde la caldera hasta el tanque principal de agua (de estribor) a través de una tubería que comunica la tubería principal del guinche con la parte superior del tanque. El vapor se condensa antes de llegar al tanque. Espero que la congelación no lo haga estallar. Contra el resplandor crepuscular del cielo, a más de quince kilómetros, se dibuja un gran témpano tubular, que cayó de la Barrera. Ver millones de toneladas de hielo dulce es de lo más tentador. Llevaría una semana llegar hasta el témpano y volver sobre el hielo sometido a tanta presión, y probablemente podríamos traer hielo solo para dos días».

El registro de los primeros meses de la deriva del *Aurora* en el mar de Ross transcurrió sin muchos incidentes. Se montó el condensador de la cocina, pero la provisión de agua dulce siguió siendo un problema. Los hombres recogían nieve recién caída cuando les era posible y esperaban llegar a alcanzar el hielo dulce. Hooke y Ninnis trabajaron sin cesar en la planta de la radio con el objetivo de ponerse en contacto con la isla Macquarie, y posiblemente, enviar noticias de los movimientos del buque al

cabo Evans. Pusieron el motor de la radio en funcionamiento e hicieron muchos ajustes de los instrumentos y antenas, pero sus esfuerzos no tuvieron éxito. En ocasiones, se acercaban al barco pingüinos emperador, y las aves eran capturadas cuando era posible para obtener la carne fresca que ofrecían. El *Aurora* era impotente entre las garras del hielo, y cuando las sentinas de la sala de máquinas se descongelaron y luego se achicaron, se procedió a purgar las calderas. La presión había aumentado a sesenta libras, pero no había posibilidad de mover el barco, y la reserva de carbón era limitada. La historia de la deriva del *Aurora* durante largos meses puede relatarse brevemente por medio de extractos del diario de Stenhouse.

«21 de mayo.- Esta mañana temprano pareció haber movimiento en el hielo. El ruido rechinante y crujiente hace que uno sienta la poca importancia del hombre en circunstancias como la nuestra. El crepúsculo hacia el mediodía mostró varios canales estrechos y abiertos a unos cuatrocientos metros de distancia del barco y en todas las direcciones. Es imposible calcular el rumbo, pero imagino que prácticamente no hay cambios en la posición del barco, puesto que su proa está igual y los Montes Occidentales parecen ser los mismos… Espero que todo esté bien en el cabo Evans y que los otros grupos hayan regresado a salvo. Ojalá pudiéramos aliviar su preocupación.

»22 de mayo.- Pudimos localizar bien la isla Beaufort, el cabo Ross y la isla Dunlop, lo cual colocaba al barco en una posición veintinueve kilómetros al sur 75° (verdaderos) este del cabo Ross. Desde el 14, cuando se había obtenido por última vez una posición fiable, hemos derivado hacia el noroeste una cuarta al norte, unos once kilómetros.

»24 de mayo.- La ventisca del SSE continuó hasta las 21:00, cuando amainó, y a las 23:45, el viento viró al noroeste, ligero y con nieve. La ventisca produjo un gran caos, y el barco se ha desplazado mucho hacia el norte. Por la mañana, las grietas al sur del barco se abrieron casi un metro. A las 14:00, se sintió una fuerte sacudida, y el barco se inclinó a babor unos 70° . Descubrimos que el hielo se había rajado desde la pasarela de babor hacia el noroeste y se abría desde el barco, desde la pasarela hasta la popa. La grieta se extendía desde la popa hacia el sureste. 19:35: El hielo se partió desde las cadenas delanteras de babor, en línea paralela con la grieta

anterior. El hielo volvió a romperse entre las grietas y derivó hacia el noroeste unos diez metros. El hielo que estaba hacia el sur comenzó a romperse, causó una fuerte presión sobre el barco y al parecer comenzó a desplazarse hacia el norte en grandes campos rotos. El barco está muy atascado. 21:15: El hielo volvió a cerrarse alrededor del barco. Arreciaron dos fuertes chubascos con un breve intervalo, y luego cesó el viento. Estamos en un laberinto de grandes placas de hielo rectangulares (algunas ejercen mucha presión con sus extremos contra el barco) y cordones de gran presión.

»25 de mayo.- Durante la guardia, en mitad de la noche, se sintió la presión ocasionalmente. El crepúsculo mostró una escena de caos a nuestro alrededor; una placa de casi un metro de espesor estaba en posición vertical y se había metido debajo del barco del lado de la aleta de babor. Hasta donde alcanza la vista, hay pesados bloques de hielo levantados, y la escena es como la de un cementerio. Creo que debe de haber subido la marea debajo del hielo desde el mar (noreste), estrecho de McMurdo, y rompió el hielo, que luego comenzó a moverse bajo la influencia de la ventisca. No creo que la marea haya venido desde el estrecho, puesto que las grietas iban de noroeste a sureste, y además el estrecho tendría que estar lleno de hielo a esta altura. Si la marea vino del noreste, entonces hay aguas abiertas no lejos de aquí. Me gustaría saber. Creo que el mar de Ross pocas veces queda totalmente cubierto de hielo. Ahora hay una brillante luz de luna, lo cual acentúa todo: la belleza y la soledad de nuestros alrededores y nuestra inutilidad mientras estamos en esta prisión: tan cerca del cabo Evans y, sin embargo, lo mismo podríamos estar en cualquier otra parte. Hemos preparado nuestras raciones para los viajes en trineo, y la tripulación está ocupándose de hacer los arneses y de acondicionar los equipos de los trineos para emergencias. La temperatura es de -34,5 °C.

»26 de mayo.- Si el barco está atrapado en el hielo, su tripulación (dieciocho hombres) llevará cuatro trineos con raciones para un mes y se dirigirá hacia la tierra más cercana. Seis hombres y un trineo intentarán llegar al cabo Evans a través del territorio occidental, *Butler Point, Hut Point*, etcétera. Los restantes doce seguirán a la mejor velocidad posible, pero no será una marcha forzada; matarán y dejarán en los depósitos

pingüinos y focas para rescates de emergencia. Si el barco permanece aquí y no sigue derivando hacia el norte, hacia fines de julio habrá más luz. El sol regresa el 23 de agosto. El hielo marino debería ser bastante seguro, y un grupo de tres, con raciones para un mes, se dirigirá hacia el cabo Evans. Si el hielo se desplaza hacia el norte y aleja el barco de la tierra, seguiremos hacia Nueva Zelanda, cargaremos carbón, conseguiremos otro oficial y cuatro voluntarios, provisiones, y otros artículos necesarios, iremos hacia el sur a toda velocidad hasta la Barrera, dejaremos un grupo en la Barrera, a unos tres kilómetros al este del cabo Crozier, y desembarcaremos todas las provisiones y los elementos necesarios. El barco permanecerá alejado hasta que pueda llegar al cabo Evans. De ser necesario, el grupo depositará todas las provisiones posibles en *Comer Camp* y seguirá hasta el cabo Evans. Si sucedió lo peor, mi grupo colocará el depósito en el Beardmore para Shackleton. Si el barco es liberado del hielo después de septiembre, debemos intentar llegar al cabo Evans antes de ir hacia el norte a recargar carbón. No tenemos suficiente para quedarnos en el estrecho durante muchos días.

»28 de mayo.- Por la posición obtenida por la altura meridiana de las estrellas y el rumbo del monte Melbourne, hemos derivado cincuenta y ocho kilómetros al noreste desde la última posición tomada el 23 de este mes. En su mayor parte ha sido durante la ventisca del 24. El monte Melbourne está a ciento setenta y ocho kilómetros al norte de nosotros, y tengo ciertas dudas con respecto a si el pico que vemos es esa montaña. Tal vez sea un espejismo… Por la noche jugamos al fútbol en el hielo a la luz de una maravillosa luna. El ejercicio y el corte de la rutina son un tónico espléndido. Los ruidos del hielo enviaron a todo el mundo a bordo.

»1 de junio.- Mal tiempo, neblinoso. Por la tarde, apareció una veta negra en el hielo de casi doscientos metros hacia el oeste y se extendía hacia el norte y el sur. 20:00: La línea negra se ensanchó y mostró una larga vía de aguas abiertas. Al parecer estamos atrapados en una placa que se ha separado del campo principal. Con mal tiempo, nuestra posición y deriva son inciertas. Será interesante averiguar qué significa esta grieta en el hielo. Estoy convencido de que hay aguas libres, a poca distancia, en el mar de Ross. Esta noche, Hooke está tratando de llamar al cabo Evans. Si los

hombres de la cabaña han instalado el equipo que había allí, oirán el «Todo está bien» del *Aurora*. Espero que lo hayan hecho. (Los mensajes no fueron recibidos).

»8 de junio.- Nuestra latitud es 75° 59' S según la altura de Sirio. Esta es una vida muy monótona, pero todos los hombres parecen contentos y satisfechos. Veo que no estamos bien de comida y tendremos que recortar las raciones un poco. Grady está haciendo ejercicio ahora y pronto tendría que estar bien. Parece muy ansioso por volver al trabajo y es un buen hombre. No hubo llamadas de radio esta noche, puesto que hay un fallo temporal: se rompió el condensador. En el cielo septentrional hay una leve manifestación de la aurora. Viene y se va casi imperceptiblemente, un espectáculo de lo más fascinante. La temperatura es de -28,8 °C; demasiado fría para permitirnos quedar mucho tiempo.

»11 de junio.- Caminamos hasta un cordón de muy alta presión cerca de cuatrocientos metros al NNO del barco. En la débil luz, caminar por el hielo no es nada monótono, puesto que es casi imposible ver los obstáculos, tales como cordones pequeños y cubiertos de nieve, lo cual nos vuelve precavidos y muy cautelosos. Una zambullida en el mar sería un grandioso final, pero hay muy poco riesgo de que esto ocurra, puesto que el agua se congela en cuanto se abre un canal en el hielo. El cordón de presión tiene entre cuatro y seis metros de altura durante decenas de metros, y el hielo a su alrededor tiene las formas más extraordinarias.

A las 21:00, Hooke llamó al cabo Evans, «Todo bien, *Aurora*», etcétera; 22:00: informes del tiempo para las 20:00 enviados a Wellington, Nueva Zelanda, y Melbourne, a través de la isla Macquarie. (El despacho de los mensajes desde el *Aurora* continuó, pero nos enteramos de que ninguno de ellos fue recibido por ninguna estación).

»13 de junio.- La temperatura en el cuarto de navegación oscila de muy por debajo de cero a un poco más del punto de congelación. Este es un factor muy perturbador en la variación diaria de los cronómetros (cinco en total: 3 G. M. T. y 2 en hora sidérea), que se guardan en estuches dentro de una caja acolchada, cada estuche cubierto por un trozo de manta y la caja cubierta por un pesado cobertor. En cualquier sitio cerrado donde la gente pasa su tiempo, los nichos y los lugares donde no penetra el calor están

cubiertos con aliento congelado. Habrá una gran descongelación cuando suba la temperatura.

»14 de junio.- El monte Melbourne está al rumbo norte 14° (verdadero) oeste. Nuestra posición aproximada es sesenta y cuatro kilómetros al ENE de la lengua de hielo Nordenskjöld. A las 21:00, Hooke llamó al cabo Evans y envió informes del tiempo a Wellington y Melbourne a través de la isla Macquarie. Hooke y Ninnis, durante varias noches alrededor de las 13:00, han oído lo que luego supimos que eran mensajes débiles, pero ilegibles. Envió un mensaje a la isla Macquarie acerca de ello con la esperanza de que ellos oyeran y aumentaran la potencia.

»20 de junio.- Durante este último vendaval con la nieve acumulada, hubo mucha pérdida de corriente de la antena durante el envío de informes. Al parecer, ello se debe a la inducción causada por la nieve que se acumula sobre los aisladores de arriba, y por lo tanto, los inutiliza, y probablemente a una mayor fuerza inductora de la corriente en el cuerpo de un ventisquero. Hooke parece algo descorazonado por esto y, tras analizar la cuestión, me presentó un informe por escrito sobre el fracaso (hasta el presente) de sus intentos por establecer comunicación. Piensa que la proximidad del polo magnético y de la aurora austral podría afectar las cosas. La radiación es buena y suficiente para condiciones normales. Su sugerencia de guiar las bajadas de los cables hacia el exterior, por la popa y la proa, aumentaría el alcance, pero no puedo permitirlo debido a la inestabilidad del hielo y a nuestros mástiles demasiado altos.

»21 de junio.- Sopló un vendaval del suroeste todo el día, a excepción de una breve ráfaga de brisa del oeste cerca de las 17:00. Leve deriva a intervalos frecuentes, muy neblinoso y, en consecuencia, no hay tierra a la vista durante el breve crepúsculo. Tenemos mucha necesidad de mitones y ropa. Lo poco que tenemos a bordo lo he apartado para la gente de la cabaña. He dado instrucciones a Thompson de poner a la tripulación a confeccionar mitones y gorros con la lana Jaeger para todos los hombres. Con una estricta economía podemos estirar las cosas; no puedo evitar preocuparme por nuestros hombres en la cabaña. Si bien afligirse no sirve de nada, no se puede hacer otra cosa en este impotente estado actual. 13:00: El viento ruge y silba a través de los aparejos. Afuera, bajo el resplandor de

la luna, solo se ve la nieve que vuela y la extensión del campo de hielo. ¡Desolación!

»22 de junio.- Hoy el sol ha alcanzado el límite de su declinación septentrional y ahora comenzará a acercarse al sur. Este día es considerado festivo, y por la noche, convoqué a todos los hombres a la popa a brindar por la salud del Rey y la expedición. Los hombres están contentos, pero echan de menos a los que quedaron en el cabo Evans. Ruego a Dios que pronto seamos liberados de esta prisión para poder ayudarlos. Ahora podemos vivir esperando la luz del sol y la actividad.

»1 de julio.- ¡Primero de julio! Gracias a Dios. Los días pasan rápidamente. Durante todas las horas en que estoy despierto, pienso todo el tiempo en la gente del cabo Evans, pero debo aparentar estar feliz e interesarme por los pequeños acontecimientos de a bordo.

»3 de julio.- Bastante brumoso con muy poca luz. Soplaron vientos moderados del ONE al SO hasta mediodía, en que el viento viró al sur y refrescó. Al parecer no hay cambios en la posición del barco; el témpano está en el mismo rumbo (un punto en la aleta de babor) y, al parecer, a la misma distancia. El monte Melbourne estaba oculto tras un banco de nubes. En este momento, es nuestro único punto de referencia, puesto que la isla Franklin se eleva en medio de una perpetua oscuridad. Aunque el témpano ha estado a la vista durante todo el tiempo que duró nuestra deriva desde la entrada al estrecho de McMurdo, aún no lo hemos visto con luz favorable y, de no ser por su movimiento, podríamos confundirlo con una isla tabular. Será interesante ver a nuestro compañero cuando regrese la luz, ¡a menos que estemos demasiado cerca de él!

»5 de julio.- Día monótono y gris (durante el crepúsculo) con brisas suaves, variables, del oeste. A nuestro alrededor flota una pesada cortina de bruma y, si bien está nevando muy suavemente, el cielo está negro y despejado con estrellas que brillan. En cuanto la débil luz de la luna desaparece, la pesada y baja bruma intensifica la oscuridad y hace que uno esté agradecido de tener una “litera” buena y firme en el hielo. No me gustaría contemplar la escena si el hielo se rompiera en este momento.

»6 de julio.- Anoche pensé que veía aguas libres bajo la forma de un largo y negro canal hacia el sur del barco y que se extendía en dirección

este y oeste, pero debido a la bruma y a la nieve débil, no estaba seguro; esta mañana, el canal era claramente visible y parecía tener doscientos o doscientos cincuenta metros de ancho por más de tres kilómetros de largo… A las 18:00, se oían fuertes ruidos de presión desde el canal abierto y continuaron toda la noche. Poco después de las 8:00, el crujido y el silbido se expandió hasta nuestra proa de estribor (OSO), y la vibración causada por la presión podía sentirse en forma intermitente a bordo del barco… El incesante crujir y chirriar del hielo hacia el sur, con ruidos de borboteos, como si el agua estuviera pasando a toda prisa por debajo del barco, y sonidos ominosos, me mantuvieron alerta toda la noche, y la perspectiva de una rotura del hielo me habría destrozado los nervios si no los hubiera acallado por experiencias previas.

»9 de julio.- A mediodía, el cielo hacia el norte había aclarado lo suficiente para permitir ver el monte Melbourne, que ahora aparece como un pico bajo hacia el noroeste. La posición del barco es de cuarenta y cinco kilómetros al NNE de la isla Franklin. En la proa de babor y delante del barco hay algunos enormes cordones de presión; parecen el resultado de los movimientos recientes y presentes del hielo. La presión se oyó desde el sur todo el día.

»13 de julio.- A las 17:00, se oyó una presión muy pesada por el través de babor y en la proa (sur) y muy cerca del buque. Esto volvió a ocurrir a intervalos irregulares. También cerca del barco, podía verse el hielo que se doblaba hacia arriba, y a bordo se sentían sacudidas ocasionales. Me inclino a pensar que hemos llegado a un callejón sin salida y que ahora experimentaremos toda la fuerza de la presión desde el sur. Nos hemos preparado para lo peor y solo podemos esperar lo mejor: una liberación del hielo con un barco en condiciones de navegar debajo de nosotros.

»18 de julio.- Este ha sido un día de acontecimientos. Cerca de las 8:00, el horizonte hacia el norte aclaró y, a medida que hubo más luz, apareció la tierra que estaba más al oeste. Este es el primer día claro que hemos tenido desde el 9 de este mes, y entre tanto hemos avanzado una considerable distancia hacia el noreste. Según las alturas meridianas a las estrellas y las marcaciones a la tierra, que resultaron ser las islas Coulman, el monte Murchison y el monte Melbourne, nuestra posición es de ciento veintiséis

kilómetros (geográficos) al noreste una cuarta norte de la isla Franklin. Durante los últimos tres días, hemos derivado sesenta y cuatro kilómetros (geográficos), de modo que ha habido sobradas razones para todos los crujidos y gruñidos de la presión últimamente. El barco soportó algunos apretones severos hoy.

»20 de julio.- Poco antes del desayuno, se oyó la voz ronca del pingüino emperador, y después vimos dos a cierta distancia del barco… La tierra firme más cercana (cerca del cabo Washington) está a ciento cuarenta y cinco kilómetros de distancia, igual que la isla Coulman. La isla Franklin está a ciento veintiocho kilómetros al sureste una cuarta al sur, y la banquisa está en movimiento. Esta es la temporada de incubación de los pingüinos emperador, y aquí los vemos en el triste desierto de hielo… 22:45: Mucha presión alrededor del barco, se abrieron canales y el buque se movió hacia atrás seis metros. Las estachas en el hielo recibieron la tensión (los cordajes de las cadenas del mesana se soltaron) y se soltaron las bitas proeles en la banda de babor y en el castillo de proa.

»21 de julio.- 01:00: Se abrieron canales de diez o doce metros de ancho. El barco está en una laguna abierta de unos treinta metros de ancho. Cerca del buque hay mucha presión. Llamé a todos los hombres para que cortaran las estachas del castillo de proa. (Estas estachas habían estado congeladas en el hielo después de que el barco se soltó de sus amarras, y habían sido útiles por momentos al contener los movimientos del hielo cerca del barco). 02:00: El barco giró a través del canal cuando se abrió el hielo, y las placas en la banda de babor presionaron toda la popa. 11:30: Un grupo de oreas se acercó por el canal alrededor del barco. Algunas rompieron el hielo blando (de alrededor de tres centímetros de espesor), asomaron sus cabezas a través de él, y se elevaron hasta un metro y medio o dos metros perpendicularmente fuera del agua. Al parecer, estaban echando un vistazo. Es extraño ver orcas en este inmenso campo de hielo; las aguas libres deben de estar cerca, supongo. 17:15: El hielo crujió y se abrieron nuevos canales. Las placas sobre la banda de babor empujaron la popa sobre el hielo; luego las placas se cerraron y pellizcaron el barco a proa y a popa. El timón se inclinó a estribor y se hizo pedazos. La sólida madera de roble con hierro se deshizo como un fósforo. 20:00: Viento moderado del

SSO con ventisca. Las cuadernas están muy tensas por la presión. 22:00: Pellizco muy fuerte a proa y a popa; el barco está visiblemente arqueado. Mucha presión.

»22 de julio.- El barco está en una mala posición en un canal recién congelado, con la proa y la popa atascadas contra las pesadas placas; hay mucha presión con fuertes chirridos y quejidos. 8:00: Llamé a la tripulación a los puestos para los trineos e hice los preparativos finales para abandonar el barco. Asigné tareas especiales a varios hombres para facilitar la rapidez para despejar el buque en caso de que fuera aplastado. Temo que la parte trasera del barco sea destrozada si sigue la presión, pero no puedo aflojarla. 14:00: El barco está más suelto. Pusimos ácido sulfúrico sobre el hielo de la popa con la esperanza de deshacer la grieta y aliviar la presión sobre el codaste, pero no tuvimos éxito. Hay mucha presión sobre el barco y a su alrededor (que lleva la tensión a proa y a popa y sobre la aleta de estribor). El barco salta, se tensa y se inclina mucho. 22:00: El buque se abrió paso con fuerza contra hielo nuevo sobre la aleta de estribor, lo que causó una caída a la banda e hizo que tomara un derrotero oblicuo, con el codaste alejado del hielo terrestre. 00:00: El barco está en una posición más segura; se abren canales en todas las direcciones.

»23 de julio.- Avistamos la isla Coulman a través de la bruma. La posición del barco es rumbo sur 14° (verdadero) este, a ciento veintinueve kilómetros de la isla Coulman. La presión continuó en forma intermitente durante todo el día y la noche, con apretones muy fuertes al barco que hicieron que las cuadernas se agrietaran y crujieran. La popa del barco ahora está en un lecho más o menos blando, formado por hielo recién congelado de alrededor de treinta centímetros de espesor. Agradezco a Dios que nos protegió durante esta espantosa pesadilla. Nunca olvidaré los movimientos ondulantes del barco durante las sacudidas de ayer y el miércoles en la proa y en la popa.

»14 de julio: Comparado con días anteriores, este es tranquilo. Se han estado abriendo y cerrando los canales y, en ocasiones, el barco recibe un desagradable apretón contra la placa sólida sobre nuestra aleta de estribor. Cuantos más canales se abran, mejor, puesto que forman “muelles” (cuando están cubiertos con hielo delgado, que forma un espesor de ocho o diez

centímetros en unas pocas horas) entre las placas sólidas y más pesadas y los campos. Seguramente, hemos sido guiados por las manos de la Providencia al haber estado en medio de una banquisa con mucha presión durante más de trescientos kilómetros (geográficos), rodeando la costa occidental cubierta de hielo hacia el norte de la isla Franklin, y ahora haber llegado a lo que parece un camino libre hacia el mar abierto. En vista de nuestra precaria situación y del peligro que corrían las vidas de los hombres, esta noche envié un aerograma a S. M. el Rey Jorge pidiéndole un buque de rescate. Espero que la radio logre comunicarse. He enviado este mensaje después de mucha consideración, y sé que en caso de que no lleguemos a Nueva Zelanda en la fecha especificada (1 de noviembre), enviarán un buque de rescate para ayudar al grupo del sur.

»*25* de julio.- Mucha presión alrededor del barco. Durante las horas tempranas, un gran campo nos embistió sobre la aleta de babor y, al tocar nuestra placa, levantó un cordón de entre tres y cinco metros de altura. Los bloques de hielo, al romperse, se desmoronaron y se apilaron unos sobre otros al tiempo que se oyó un rugido atronador. Durante todo el día, la presión continuó, y las placas se abrieron y cerraron en forma alterna; el barco crujía y gemía durante los embates entre las placas.

»4 de agosto.- Durante nueve días, hemos tenido vientos del sur, y en los últimos cuatro hemos experimentado rugientes ventiscas. Estoy cansado del ruido del viento infernal. ¡Din! ¡Din! ¡Din! Y la oscuridad. Hoy debíamos haber visto el sol, pero un banco de cúmulos lo ocultó eficazmente, aunque la luz del día es un gozo interminable.

»6 de agosto.- El viento amainó hacia las 6:00, y cerca de la hora del desayuno, con una atmósfera clara, se pudo divisar la tierra desde cerca del cabo Cotter hasta el cabo Adare. ¡Qué día de dicha! Después de cuatro horas de mal tiempo, vemos el cabo Adare a unos setenta kilómetros al este de las islas Posesión; en este tiempo hemos recorrido ciento sesenta kilómetros. Bien hecho. El monte Sabine, la primera tierra que vimos al venir al sur, está al oeste y forma el pico más alto (tres mil cincuenta metros) de una majestuosa cordillera cubierta de nieves eternas. Hacia el oeste, podemos ver las islas Posesión, que yacen bajo el extraordinario risco del cabo Downshire, que exhibe grandes manchones de roca negra. La tierra

cae hacia el noroeste del cabo Downshire y vuelve a elevarse en la alta península alrededor del cabo Adare. Esta mañana estábamos entusiasmados anticipándonos a ver el sol, que salió cerca de las nueve y media (hora local). Fue un espectáculo glorioso y feliz. Hicimos un brindis, y con el ánimo muy alegre, vitoreamos el sol.

»9 de agosto.- Donolly volvió a trabajar en el timón. Es una larga tarea cortar las láminas de hierro que lo cubren, y en este momento, no es algo demasiado seguro, puesto que el hielo es traicionero. Hooke dice que ahora las condiciones son normales. Por su bien espero que pueda lograrlo. Es un buen deportista y sigue intentándolo, aunque estoy convencido de que tiene pocas esperanzas con esta antena deficiente.

»10 de agosto.- La posición del barco es 70° 40' S, sesenta y cuatro kilómetros al norte 29° este del cabo Adare. La distancia de la deriva desde el 2 hasta el 6 de agosto fue de ciento sesenta y un kilómetros, y desde el 6 hasta el 10, de ciento cuarenta y un kilómetros.

»12 de agosto.- Por la observación y la posición de la tierra, estamos setenta y dos kilómetros al noreste del cabo Adare, latitud 70° 42' S. Esta posición está un poco al este de la posición del 10. Las marcaciones, trazadas sobre una pequeña carta náutica de proyección gnomónica son muy imprecisas, y aquí estamos, incapacitados, puesto que nuestros cronómetros han perdido toda su regularidad. Donolly y Grade están teniendo mucho trabajo con las láminas de hierro del timón, pero deberían terminar de cortarlas mañana. Casi está completo el timón de fortuna. Esta tarde mezclamos hormigón para la parte inferior y debimos usar agua hirviendo, puesto que el agua se congelaba en la mezcla. El carpintero ha hecho un buen trabajo con el timón, aunque tuvo que construirlo en el alcázar a bajas temperaturas y expuesto a ráfagas cortantes.

»16 de agosto.- Estamos “avanzando y retrocediendo” a unos sesenta y cinco kilómetros al noreste del cabo Adare. Aquí es donde esperábamos avanzar bastante. Sin embargo, no podemos quejarnos y debemos ser pacientes. Se veía un gran espejismo hacia el norte, y desde el nido de cuervo podía verse con claridad la aparición de aguas libres que se extendían del NNO al NE.

»17 de agosto.- ¡Un día glorioso! La tierra se ve con claridad, y hacia el norte, el borde negro del cielo de agua sobre el horizonte flota continuamente. Hooke oyó a la isla Macquarie “hablando” con Hobart. El mensaje oído era el final de los informes del tiempo. Ahora tenemos la esperanza de recibir noticias en el futuro cercano.

»23 de agosto.- Vimos la tierra cerca del cabo North. Hacia el SSO, los blancos acantilados y los picos de las montañas tierra adentro se veían con claridad, y en la distancia, hacia el suroeste, aparecía una baja extensión de tierra ondulada. Por momentos, se veía el monte Sabine a través de la oscuridad. La latitud es 69° $44^{1/2'}$ S. Estamos a noventa y tres kilómetros al norte y sesenta y cuatro kilómetros al este del cabo North.

»24 de agosto.- Levantamos el timón fuera del hielo y lo colocamos lejos de la popa, paralelo a la extensión del buque. Nos dio mucho trabajo (pesaba cuatro toneladas y media): usamos motones de tres ojos y motones de doble polea, pero combinados con el aparejo de cadena sin fin del cuarto de máquinas y mucho “músculo” y palanca, pudimos sacarlo. Se salieron todos los machos del timón, es una rotura limpia y muestra claramente la terrible fuerza ejercida sobre el barco durante la presión. Me alegra ver el timón sobre el hielo y lejos de la hélice. La pala misma (que es de roble sólido y está revestida de dos lados y en la parte trasera, de la mitad hacia abajo, con una lámina de hierro de dos centímetros) está intacta, con excepción de los pernos rotos; la parte torcida está en la limera del timón.

»25 de agosto.- 23:00: Hooke llegó con la buena noticia de que oyó a Macquarie y a Bluff (Nueva Zelanda) enviar sus informes del tiempo e intercambiar señales. ¿Acaso esto significará que han oído nuestras señales recientes y están tratando de contactarnos? Nuestro motor ha estado estropeado.

»*26* de agosto.- El carpintero terminó el timón de fortuna y ahora está trabajando en la parte inferior de la limera, donde el timón estalló en las cuadernas de popa. Somos afortunados de tener esta oportunidad de reparar estos daños menores, que serían graves en medio del mar.

»31 de agosto.- 6:30: Hay ruidos muy fuertes de presión al sureste. Subí después del desayuno y tuve el placer de ver muchos canales abiertos en todas direcciones. Los canales de ayer están congelados, lo cual muestra

que hay muy poca posibilidad de una rotura general y constante del hielo hasta que no suba la temperatura. La tierra era visible, pero estaba demasiado lejos para siquiera intentar tomar marcaciones aproximadas. El témpano sigue al noroeste del barco. Al parecer, hemos girado hacia afuera con respecto a la tierra. No podremos salir de aquí pronto y, si bien todos tienen mucho trabajo y están de buen ánimo, la inutilidad del barco en su estado actual aburre.

»5 de septiembre.- Hoy la antena del radiotelégrafo del palo mesana se desplomó en medio de una rugiente ventisca. Antes de mediodía logré arrastrarme contra el viento y subir al puente de mando y, al abrigo del cuarto de navegación, observé el mástil que se inclinaba con el viento y se mecía como la rama de un árbol, pero después de que la antena se había mantenido allí durante el invierno, no pensé que el mástil pudiera soportar el embate. Por fortuna, como es peligroso estar en cubierta con este tiempo (la comida es traída de la cocina por turnos a través de la cegadora ventisca y sobre enormes montones de nieve acumulada), no había nadie cerca cuando la antena fue arrastrada por el viento.

»8 de septiembre.- El tiempo está nublado y deprimente. Nieve, viento y calma durante una o dos horas. En ocasiones el viento sopla por estos lugares sin nieve y en otras con nieve; esta parece ser la única diferencia. Ahora tengo dos pacientes: Larkman y Mugridge. Larkman tiene dos dedos del pie izquierdo congelados hace tiempo y hasta el momento no les ha hecho caso. Ahora está preocupado, puesto que ya aparecieron signos de gangrena. Mugridge tiene un prurito intermitente, con la piel roja e inflamada y grandes ampollas que le duran poco tiempo. No sé qué demonios será, pero la descripción más cercana en una “Materia Médica”, o en algo similar, es pénfigo, de modo que es pénfigo, y recibió un tónico y masajes.

»9 de septiembre.- Este es el primer día en mucho tiempo en que hemos registrado una temperatura mínima algo más alta durante las veinticuatro horas. Es agradable pensar que desde un mediodía a otro y a través de la noche la temperatura nunca cayó por debajo de -15° C, y el aumento de la luz del día nos hace sentir que el verano realmente está cerca.

»13 de septiembre.- Todo alrededor del horizonte septentrional, al parecer hay un cielo de agua libre, pero alrededor del barco la perspectiva es inhóspita. El sol salió a las 6:20 y se puso a las 17:15, por lo tanto; el período local de sol es de once horas y cinco minutos y de diecisiete horas de luz totales, incluidas tres horas de crepúsculo matutino y vespertino. El carpintero está desmantelando el coronamiento (para facilitar el desembarco y, de ser necesario, el embarque del timón de fortuna) y construirá una batayola temporaria y extraíble.

»16 de septiembre.- Hubo muchos espejismos en todo el horizonte, y hacia el este por el sur y hacia el suroeste, ha estado elevándose un pesado humo de mar. Sobre el horizonte septentrional, se cierne un banco bajo de niebla blanca como si estuviera sobre el mar. No me gustan estas continuas temperaturas bajas. Estoy empezando a tener dudas con respecto a nuestro rescate hasta que el sol comience a derretir el hielo.

»17 de septiembre.- Hoy es el aniversario de nuestra partida de Londres. A bordo solo hay cuatro hombres de los once originales: Larkman, Ninnis, Mauger y yo. Sucedieron muchas cosas desde el viernes, 18 de septiembre de 1914, y recuerdo la escena cuando pasamos por el Támesis con submarinos y cruceros, de servicio o en viajes de negocios, cruzándose con nosotros. También recuerdo el pesar de dejarlo todo y el consiguiente “hartazgo”.

»21 de septiembre.- El sol está avanzando rápidamente hacia el sur, y hoy hemos tenido más de diecisiete horas de luz y doce horas de sol. ¡Si pudieran rescatarnos! La monotonía y la preocupación de nuestra impotente posición son mortales. Supongo que Shackleton y su grupo habrán comenzado la colocación de depósitos y estarán llenos de esperanzas para el futuro. Me pregunto si el *Endurance* habrá pasado el invierno en el hielo o si se habrá ido hacia el norte. No puedo evitar pensar que si pasó el invierno en el mar de Weddell estará peor que el *Aurora*. En los próximos seis meses tendremos que enterarnos de muchas cosas: noticias de Shackleton y el *Endurance*, el grupo del cabo Evans y la guerra.

»22 de septiembre.- Latitud. *69*° 12' S; longitud 165° 00' E. La isla Sturge (grupo de las Balleny) está al norte (verdadero) a ciento cuarenta y cinco kilómetros de distancia. Vientos suaves del noroeste con tiempo claro

y bueno. Avistamos la isla Sturge por la mañana, al norte de nosotros; parecía una sombra baja y difusa en el horizonte. Es bueno tener un buen punto de referencia para volver a fijar posiciones, y es bueno ver que estamos avanzando hacia el norte, aunque sea poco a poco. Desde que nos separamos del cabo Evans, hemos derivado aproximadamente mil ciento treinta y cinco kilómetros alrededor de islas y junto a obstáculos formidables, una maravillosa deriva. Es bueno pensar que no ha sido en vano, y que el conocimiento de los movimientos de la banquisa será un valioso agregado a la suma del conocimiento humano. La distancia desde el cabo Evans hasta nuestra actual posición es de mil ciento treinta y cinco kilómetros (geográficos).

»27 de septiembre.- La temperatura en mi habitación anoche estaba alrededor de —17,7 °C, mucho frío, pero estaba suficientemente abrigado bajo las mantas. Hooke ha desmantelado el equipo de la radio. Se siente mal por no poder comunicarse, aunque no lo demuestra.

»30 de septiembre.- Ninnis ha estado ocupado esta semana con la construcción de un nuevo tractor. Está construyendo la estructura y montará el motor en la proa, entre las cubiertas, donde puede sujetarse con seguridad cuando seamos liberados del hielo. Veo canales de aguas libres desde (para facilitar el desembarco y, de ser necesario, el embarque del timón de fortuna) y construirá una batayola temporaria y extraíble.

»16 de septiembre.- Hubo muchos espejismos en todo el horizonte, y hacia el este por el sur y hacia el suroeste, ha estado elevándose un pesado humo de mar. Sobre el horizonte septentrional, se cierne un banco bajo de niebla blanca como si estuviera sobre el mar. No me gustan estas continuas temperaturas bajas. Estoy empezando a tener dudas con respecto a nuestro rescate hasta que el sol comience a derretir el hielo.

»17 de septiembre.- Hoy es el aniversario de nuestra partida de Londres. A bordo solo hay cuatro hombres de los once originales: Larkman, Ninnis, Mauger y yo. Sucedieron muchas cosas desde el viernes, 18 de septiembre de 1914, y recuerdo la escena cuando pasamos por el Támesis con submarinos y cruceros, de servicio o en viajes de negocios, cruzándose con nosotros. También recuerdo el pesar de dejarlo todo y el consiguiente “hartazgo”.

»21 de septiembre.- El sol está avanzando rápidamente hacia el sur, y hoy hemos tenido más de diecisiete horas de luz y doce horas de sol. ¡Si pudieran rescatarnos! La monotonía y la preocupación de nuestra impotente posición son mortales. Supongo que Shackleton y su grupo habrán comenzado la colocación de depósitos y estarán llenos de esperanzas para el futuro. Me pregunto si el *Endurance* habrá pasado el invierno en el hielo o si se habrá ido hacia el norte. No puedo evitar pensar que si pasó el invierno en el mar de Weddell estará peor que el *Aurora*. En los próximos seis meses tendremos que enterarnos de muchas cosas: noticias de Shackleton y el *Endurance*, el grupo del cabo Evans y la guerra.

»22 de septiembre.- Latitud 69° 12' S; longitud 165° 00' E. La isla Sturge (grupo de las Balleny) está al norte (verdadero) a ciento cuarenta y cinco kilómetros de distancia. Vientos suaves del noroeste con tiempo claro y bueno. Avistamos la isla Sturge por la mañana, al norte de nosotros; parecía una sombra baja y difusa en el horizonte. Es bueno tener un buen punto de referencia para volver a fijar posiciones, y es bueno ver que estamos avanzando hacia el norte, aunque sea poco a poco. Desde que nos separamos del cabo Evans, hemos derivado aproximadamente mil ciento treinta y cinco kilómetros alrededor de islas y junto a obstáculos formidables, una maravillosa deriva. Es bueno pensar que no ha sido en vano, y que el conocimiento de los movimientos de la banquisa será un valioso agregado a la suma del conocimiento humano. La distancia desde el cabo Evans hasta nuestra actual posición es de mil ciento treinta y cinco kilómetros (geográficos).

»27 de septiembre.- La temperatura en mi habitación anoche estaba alrededor de -17,7 °C, mucho frío, pero estaba suficientemente abrigado bajo las mantas. Hooke ha desmantelado el equipo de la radio. Se siente mal por no poder comunicarse, aunque no lo demuestra.

»30 de septiembre.- Ninnis ha estado ocupado esta semana con la construcción de un nuevo tractor. Está construyendo la estructura y montará el motor en la proa, entre las cubiertas, donde puede sujetarse con seguridad cuando seamos liberados del hielo. Veo canales de aguas libres desde lo alto del mástil, pero aún estamos atrapados firmemente. ¿Por cuánto tiempo?

»7 de octubre.- A medida que pasa el tiempo, la posibilidad de regresar a la Barrera para desembarcar un grupo merece considerarse; si no nos liberamos hasta entrada la estación, tendremos que ir primero hacia el sur, aunque no tenemos anclas ni timón y contamos con pocas amarras y una escasa provisión de carbón. Dejar un grupo en la Barrera nos pondría en una situación difícil, con pocos hombres; sin embargo, puede hacerse, y cualquier cosa es preferible al retraso, para ayudar a los hombres en el cabo Evans. A las 5:00, se formó un magnífico parhelio alrededor del sol. El espectáculo impresionó tanto al contramaestre que me despertó para que lo viera».

Durante el mes de octubre, el *Aurora* derivó sin incidentes. Stenhouse menciona que siempre aparecían aguas libres en el horizonte septentrional y en el oriental. Pero ojos ansiosos se esforzaban en vano por divisar algún indicio de que el día del rescate del barco estaba cerca. Hooke volvió a hacer funcionar el equipo de radio y diariamente intentaba ponerse en contacto con la isla Macquarie, ahora a unos mil cuatrocientos kilómetros. La petición de un buque de rescate debía renovarse si podía establecerse comunicación, puesto que para entonces, si todo había ido bien con el *Endurance*, el grupo de tierra del mar de Weddell estaría empezando su viaje. Hubo un considerable movimiento del hielo hacia finales de mes; los canales se abrían y se cerraban, pero la placa, de varios metros de superficie, en el que estaba atrapado el *Aurora*, permaneció firme hasta los primeros días de noviembre. Las grietas aparecieron cerca del barco, al parecer a causa de la intensa deriva que hacía que la placa se hundiera. Ahora las temperaturas eran más altas, por influencia del sol, y el hielo estaba más blando. El derretimiento estaba causando incomodidad a bordo. La posición el 12 de noviembre se calculó en latitud *66*° 49' S, longitud 155° 17′ 45″ E. Stenhouse hizo un sondeo el 17 de noviembre, en latitud *66*° 40' S, longitud 154° 45' E, y encontró el fondo a trescientos cincuenta y cinco metros. La muestra del fondo era lodo y algunas piedras pequeñas. La línea de la sonda mostró una corriente submarina bastante fuerte hacia el noroeste. «Extrajimos parte del lodo», dijo Stenhouse, «y en la arenilla que quedó encontramos varios granitos de oro». Dos días después, la tendencia de la corriente era hacia el sureste. Hubo un pronunciado derretimiento el

11. Las cabinas estaban chorreando y la nieve caída recientemente corría por el barco en considerables hilos de agua. La tripulación estaba encantada, pues la incomodidad actual ofrecía la promesa de una pronta separación de la banquisa.

«23 de noviembre.- A las 3:00 divisamos la isla Young, del grupo de las Balleny, al rumbo norte 54° (verdadero) este. La isla, que apareció claramente en el horizonte bajo un cielo cubierto de estratos, parecía estar lejos. Según la latitud a mediodía, estamos en 66° 26' S. Como esta es la latitud trazada del pico Foreman, isla Young, el rumbo no coincide. La tierra se avistó a las 8:00 al rumbo sur 60° (verdadero) oeste. Este, que al parecer sería el cabo Hudson, se elevaba amenazante a través de la niebla con la forma de un cabo alto y pronunciado, con tierra baja y ondulada que se extendía hacia el SSE y hacia el oeste de él. La aparición de este cabo ha sido presagiada durante los últimos dos días por masas de niebla negra, pero parece extraño que tierra tan alta no haya sido vista antes, puesto que hay poco cambio en las condiciones atmosféricas.

»*24* de noviembre.- Cubierto y brumoso durante la mañana. Nublado, claro y bueno por la tarde y noche. No hay vestigios de tierra a la vista, de modo que el cabo Hudson en realidad es el “cabo Volador”. Esto es de lo más extraño. Los hombres vieron el cabo al suroeste, y algunos de nosotros lo dibujamos. Ahora (la tarde), aunque el cielo está fantásticamente claro hacia el suroeste, no se ve nada. No podemos haber derivado tanto respecto de la posición de ayer. Con razón Wilkes informó que veía tierra. 21:00: Una franja baja de tierra aparece en el horizonte hacia el suroeste, pero de ninguna manera se parece a nuestro cabo de ayer. Esta tarde lanzamos una línea en el canal a través de la grieta ciento ochenta metros al oeste del barco, pero no encontramos el fondo a trescientos sesenta y cinco metros».

Un incidente interesante el 26 de noviembre fue el descubrimiento de una colonia de pingüinos emperador. Ninnis y Kavenagh dieron una larga caminata hacia el noroeste y encontraron la colonia desierta. Las depresiones en el hielo, hechas por las aves, tenían unos cuarenta y cinco centímetros de largo y contenían residuos grisáceos. La colonia estaba en un hoyo rodeado de cordones de presión de aproximadamente un metro y ochenta centímetros de altura. Al parecer, unas veinte aves habían estado

allí. No se veían trozos de cáscaras de huevos, pero los petreles y los págalos grandes habían pasado por allí con toda certeza y probablemente se habían llevado todos los restos. Las placas se estaban ablandando y «echando a perder», y caminar resultaba cada vez más difícil. Profundos charcos de lodo y agua cubiertos con nieve fina se convertían en trampas para los hombres. Stenhouse pensó que una fuerte ventisca rompería la banquisa. Su ansiedad era cada vez mayor a medida que avanzaba la estación, y su diario es un registro de un profundo anhelo de estar libre y activo otra vez. Sin embargo, la prisión del hielo era inexorable. Los hombres tenían mucho trabajo en el *Aurora*, que estaban poniendo a punto después de los golpes de las tormentas invernales. Con frecuencia se veían focas y pingüinos, y pudo mantenerse la provisión de carne fresca. El timón de fortuna estuvo listo para ser colocado cuando el barco fuera liberado, pero mientras tanto, no estaba expuesto a los ataques del hielo.

«No hay cambios apreciables en nuestros alrededores», fue la nota del 17 de diciembre. «Cada día que pasa reduce nuestra posibilidad de llegar a tiempo para ir hacia el norte en busca de un timón, anclas y carbón. Si nos liberamos antes del 15 de enero, podríamos ir hacia el norte, a Nueva Zelanda y volver a bajar al cabo Evans a tiempo para recoger a los grupos. Después de esa fecha, solo podemos intentar ir hacia el sur en nuestro mal estado y con escasez de combustible. Con carbón solo para nueve días, tendríamos pocas posibilidades de abrirnos paso por ningún hielo del mar de Ross ni de ir hacia el sur en absoluto, si nos topáramos con muchas ventiscas. Sin embargo, existe una posibilidad y tal vez la suerte nos acompañe… Shackleton quizás haya pasado el Polo a esta altura. Ojalá nuestras llamadas por radio hayan llegado».

El día de Navidad, con su cena especial y algunas festividades menores, vino y se fue, y el hielo siguió firme. Los hombres se interesaban mirando cómo los pingüinos emperador, que estaban instalados en diversos puntos en las cercanías del barco, mudaban las plumas. Se habían situado a sotavento de los montículos, y parecían moverse solo cuando el viento cambiaba o la nieve a su alrededor se había puesto fea. En estos viajes solo cubrían algunos metros, y aun entonces se tropezaban en su debilidad. Un emperador fue llevado a bordo vivo, y la tripulación se divirtió mucho al

verlo balanceándose sobre los talones y la cola, con la patas vueltas hacia arriba, la posición adoptada cuando el huevo está apoyado sobre las patas durante el período de incubación. La amenaza de un fuerte «ventarrón» alimentó las esperanzas de liberación varias veces, pero la ventisca (probablemente la primera ventisca antártica que alguna vez fue deseada) no llegó. El día de Año Nuevo encontró a Stenhouse y a los otros hombres recuperándose de un ataque de ceguera por la nieve, contraída después de hacer una excursión a través de las placas sin anteojos.

Al cabo de la primera semana de enero, el barco estaba a una latitud de 65° 45' S. La placa estaba rota a kilómetro y medio del barco, y el hielo avanzaba rápidamente. Debajo de la proa y de la popa, las lagunas crecían y se extendían en largos canales hacia el oeste. Una foca se acercó a resoplar bajo la popa el 6, lo cual demostraba que había una abertura en el hielo hundido allí. Stenhouse estaba economizando los alimentos. No se servía desayuno en el barco, y la carne de foca o de pingüino se usaba para, por lo menos, una de los dos comidas que se hacían más tarde en el día. A todos los hombres les faltaba ropa, pero Stenhouse mantenía intacto el equipo de los trineos que era para el uso del grupo de tierra. El 9, vientos fuertes y variables volvieron a alimentar las esperanzas, y la mañana del 10, el hielo pareció estar bien roto desde ochocientos a mil seiscientos metros de distancia del barco en todas las direcciones. «Parece extraordinario que el barco siga atrapado en una placa casi intacta de menos de tres kilómetros cuadrados, en especial porque esta parte fue completamente destrozada y despedazada durante el choque en julio, y contiene muchas fallas. En casi todas las direcciones, a una distancia de ochocientos metros del barco, hay cordones de presión de hielo de veinte centímetros apilados hasta una altura de seis metros. Fue providencial que, aunque estuvieran tan cerca, escapáramos a esos cordones».

Después de mediados de enero, el *Aurora* aún seguía en el hielo. El período de día continuo estaba acercándose a su fin, y había un crepúsculo apreciable a medianoche. Podía verse un oscuro cielo de agua en el horizonte septentrional. La latitud el 24 de enero era 65° $39^{1/2'}$ S. Hacia fines de mes, Stenhouse ordenó una inspección exhaustiva de las provisiones y los preparativos generales para partir. La provisión de harina

y manteca era abundante. Otras provisiones escaseaban, y la tripulación no perdió la oportunidad de capturar focas y pingüinos. Los pingüinos de Adelia estaban viajando hacia el ESE en número considerable, pero no podían cazarse a menos que se acercaran mucho al barco, debido a que el hielo estaba blando. La estación de radio, que había estado ociosa durante los meses de luz, volvió a instalarse, y Hooke reanudó sus llamadas a la isla Macquarie el 2 de febrero. Escuchaba en vano a la espera de cualquier indicación de que lo hubieran oído. La banquisa mostraba mucho movimiento, pero la gran placa que contenía el barco permanecía firme.

La rotura de la placa llegó el 12 de febrero. Fuertes vientos del noreste al sureste pusieron el hielo en movimiento y trajeron un oleaje perceptible. El barco estaba haciendo agua, aviso de un problema futuro, y la tripulación pasó el día en las bombas, achicando el agua, y de ciento once centímetros que había en el pozo la redujeron a treinta centímetros, a pesar de las tuberías congeladas y otras dificultades. Habían terminado de trabajar por la noche cuando el hielo se rompió a popa y rápidamente se separó en todas direcciones bajo la influencia del oleaje. Los hombres lograron salvar algo de carne de foca que había sido cubierta por la nieve cerca de la pasarela. Perdieron el asta de la bandera, que había sido instalada como mástil de radio, pero replegaron la antena. Ahora el barco estaba flotando en medio de fragmentos de placa y se sacudía bastante en el oleaje. Durante la noche sopló un viento sur fresco, y el barco comenzó a avanzar gradualmente sin velas. A las 8:30 del 13, Stenhouse desplegó la trinquetilla y el contrafoque, y el *Aurora* avanzó lentamente hacia el norte, elevándose en ocasiones a causa de las enormes placas. La navegación en esas condiciones, sin vapor y sin timón, era extremadamente difícil, pero Stenhouse deseaba, de ser posible, ahorrar su escasa reserva de carbón hasta que se hubiera alejado de la banquisa, para poder llegar lo antes posible al estrecho de McMurdo. El timón de fortuna no podía instalarse en medio del hielo. En el barco entraba alrededor de un metro de agua en veinticuatro horas, una cantidad fácilmente controlada por las bombas.

Durante el 14, el *Aurora* avanzó muy lentamente hacia el norte a través de un hielo denso. En ocasiones, las vergas fueron braceadas o se colocaba un ancla de hielo en una placa para ayudarlo a salir de lugares difíciles, pero

la mayor parte del tiempo avanzó solo. La caña del timón de fortuna fue colocada en su posición por la tarde, pero el timón no iba a instalarse hasta llegar al hielo libre o a aguas libres. El 15, el barco fue detenido todo el día en la latitud 64° 38' S. Pesadas placas impedían el avance en cualquier dirección. Se hicieron intentos para hacer avanzar el barco ajustando las velas y cobrando las anclas de hielo, pero no podía maniobrarse lo suficientemente bien para aprovechar los canales que se abrían y se cerraban. Esta situación continuó durante todo el 16. Esa noche hubo un fuerte oleaje debajo del hielo y el barco lo pasó mal. Una placa puntiaguda de tres o tres metros y medio de espesor golpeaba constantemente, con un impulso de un metro, contra la banda de estribor, y las defensas solo amortiguaban el golpe en parte. «Es inútil embestir contra este hielo con el motor», escribió Stenhouse. «Usaríamos nuestra magra provisión de carbón para llegar al límite del hielo que estaba a la vista, y luego estaríamos en un agujero, sin lastre ni combustible… Pero si este estancamiento dura otra semana, tendremos que usar los motores y consumir nuestro carbón en un intento por alcanzar aguas navegables. Me temo que nuestras posibilidades de dirigirnos al sur ahora son muy escasas».

El hielo permaneció cerca, y el 21 un pesado oleaje volvió peligrosa la situación. Esa noche, el barco chocaba con fuerza y las defensas no servían de mucho. Con cada «embestida» del oleaje, el barco golpeaba la proa contra la placa que estaba más adelante, luego rebotaba hacia atrás y volvía a chocar contra otra placa a través de su codaste.

La rotura de la placa llegó el 12 de febrero. Fuertes vientos del noreste al sureste pusieron el hielo en movimiento y trajeron un oleaje perceptible. El barco estaba haciendo agua, aviso de un problema futuro, y la tripulación pasó el día en las bombas, achicando el agua, y de ciento once centímetros que había en el pozo la redujeron a treinta centímetros, a pesar de las tuberías congeladas y otras dificultades. Habían terminado de trabajar por la noche cuando el hielo se rompió a popa y rápidamente se separó en todas direcciones bajo la influencia del oleaje. Los hombres lograron salvar algo de carne de foca que había sido cubierta por la nieve cerca de la pasarela. Perdieron el asta de la bandera, que había sido instalada como mástil de radio, pero replegaron la antena. Ahora el barco estaba flotando en medio

de fragmentos de placa y se sacudía bastante en el oleaje. Durante la noche sopló un viento sur fresco, y el barco comenzó a avanzar gradualmente sin velas. A las 8:30 del 13, Stenhouse desplegó la trinquetilla y el contrafoque, y el *Aurora* avanzó lentamente hacia el norte, elevándose en ocasiones a causa de las enormes placas. La navegación en esas condiciones, sin vapor y sin timón, era extremadamente difícil, pero Stenhouse deseaba, de ser posible, ahorrar su escasa reserva de carbón hasta que se hubiera alejado de la banquisa, para poder llegar lo antes posible al estrecho de McMurdo. El timón de fortuna no podía instalarse en medio del hielo. En el barco entraba alrededor de un metro de agua en veinticuatro horas, una cantidad fácilmente controlada por las bombas.

Durante el 14, el *Aurora* avanzó muy lentamente hacia el norte a través de un hielo denso. En ocasiones, las vergas fueron braceadas o se colocaba un ancla de hielo en una placa para ayudarlo a salir de lugares difíciles, pero la mayor parte del tiempo avanzó solo. La caña del timón de fortuna fue colocada en su posición por la tarde, pero el timón no iba a instalarse hasta llegar al hielo libre o a aguas libres. El 15, el barco fue detenido todo el día en la latitud 64° 38' S. Pesadas placas impedían el avance en cualquier dirección. Se hicieron intentos para hacer avanzar el barco ajustando las velas y cobrando las anclas de hielo, pero no podía maniobrarse lo suficientemente bien para aprovechar los canales que se abrían y se cerraban. Esta situación continuó durante todo el *16*. Esa noche hubo un fuerte oleaje debajo del hielo y el barco lo pasó mal. Una placa puntiaguda de tres o tres metros y medio de espesor golpeaba constantemente, con un impulso de un metro, contra la banda de estribor, y las defensas solo amortiguaban el golpe en parte. «Es inútil embestir contra este hielo con el motor», escribió Stenhouse. «Usaríamos nuestra magra provisión de carbón para llegar al límite del hielo que estaba a la vista, y luego estaríamos en un agujero, sin lastre ni combustible… Pero si este estancamiento dura otra semana, tendremos que usar los motores y consumir nuestro carbón en un intento por alcanzar aguas navegables. Me temo que nuestras posibilidades de dirigirnos al sur ahora son muy escasas».

El hielo permaneció cerca, y el 21 un pesado oleaje volvió peligrosa la situación. Esa noche, el barco chocaba con fuerza y las defensas no servían

de mucho. Con cada «embestida» del oleaje, el barco golpeaba la proa contra la placa que estaba más adelante, luego rebotaba hacia atrás y volvía a chocar contra otra placa a través de su codaste.

Esta placa, de casi dos metros de espesor y treinta metros de ancho, más tarde fue partida y destrozada por los impactos. Los trozos de hielo quedaron atascados el 23, cuando la latitud a mediodía era 64° $36^{1/2}$ S. El siguiente cambio fue para peor. El hielo se soltó la noche del 25, y un fuerte oleaje del noroeste hizo que el barco chocara con fuerza. Esto se repitió a intervalos en los días subsiguientes.

«Los golpes y los ataques de las placas aumentaron durante las primeras horas (del 29 de febrero) hasta que pareció que una placa afilada o una parte puntiaguda bajo el agua iba a atravesar el casco del barco. A las 6:00, convertimos un gran resorte en espiral en una defensa, y lo deslizamos debajo de la aleta de babor, donde una placa bajo presión con seis u ocho metros hacia abajo amenazaba con arrancar la hélice y el codaste por completo. A las 9:00, después de achicar con la bomba, el maquinista informó de la existencia de una entrada de agua sobre la banda de babor, en la sección popel del túnel del eje de la hélice, cerca del codaste. El carpintero cortó parte del revestimiento y llenó el espacio entre las cuadernas con alquitrán de Estocolmo, cemento y estopa. No pudo llegar hasta la pérdida propiamente dicha, pero su invento cambió las cosas. Estoy preocupado por la hélice. La banquisa es un sitio peligroso para un barco en estos momentos; parece milagroso que el viejo navío aún siga a flote».

El hielo se abrió un poco el 1 de marzo. Era imperativo sacar el barco de su situación peligrosa de inmediato; como el invierno se estaba acercando, Stenhouse, por lo tanto, ordenó que se aceleraran los motores. La mañana siguiente, ordenó izar la vela cangreja en la popa para usarla como un timón improvisado mientras estaban en el denso hielo. El 2 se incrementó la presión del vapor hasta alcanzar, a las 17:15, presión de trabajo, y el *Aurora* comenzó a avanzar hacia el oeste. El progreso fue muy lento, debido a las pesadas placas y al hielo submarino, lo cual exigió que se detuvieran los motores con frecuencia. A la mañana siguiente, las aguas libres estaban a la vista hacia el norte y el noroeste, después de una noche inquieta pasada entre las placas que se mecían. Sin embargo, el avance era

muy lento. El *Aurora* se dirigió a sotavento bajo la influencia de una brisa del OSO, y gobernarlo mediante el braceo de las vergas y el lanzado y el cobrado de las anclas era un asunto delicado. El barco se detuvo por completo entre las pesadas placas de hielo antes del mediodía del 3, y tres horas más tarde, tras vanos intentos de avanzar cobrando las anclas de hielo, Stenhouse hizo reducir el fuego y mantenerlo.

Los días 4 y 5 de marzo no se avanzó nada. Un viento moderado del ENE cerró el hielo y lo puso en movimiento, y el *Aurora*, con el fuego reducido, rolaba y golpeaba con fuerza. Había diecisiete témpanos a la vista, y uno de ellos avanzaba hacia el sur contra la banquisa y amenazaba con acercarse al barco. Durante la noche, los motores fueron virados repetidamente por la acción del hielo sobre las palas de la hélice. «Todas las teorías sobre que no hay oleaje en la banquisa son falsas», escribió el preocupado capitán. «Aquí solo hay un atisbo de cielo de agua libre, y el barco rola hasta los imbornales y se apoya pesadamente sobre las placas». El hielo se abrió cuando el viento amainó, y la tarde del 6, el *Aurora* volvió a avanzar hacia el norte. «Sin un timón (el timón de fortuna todavía no puede usarse en medio de estas placas que se arremolinan y se agitan), el barco requiere mucha atención. Su proa debe ser colocada entre las placas mediante sucesivas cobradas sobre anclas de hielo, o echando amarras a una placa y girando a su alrededor. Mantuvimos un curso bastante bueno entre dos témpanos hacia el norte de nosotros y recorrimos unos ocho kilómetros hasta que, como se aproximaba la oscuridad, los hombres ya no podían aventurarse entre las placas con seguridad para fijar las anclas».

Los siguientes tres días estuvieron llenos de preocupación. El *Aurora* quedó atrapado por el hielo y fue sometido a severos golpes, mientras dos témpanos se acercaban desde el norte. La mañana del 10, el témpano más cercano estaba a unos quinientos metros de distancia del barco. Sin embargo, la banquisa se había abierto y a las 9:30, el barco estaba fuera de la zona de peligro y se dirigía hacia el NNE. La banquisa siguió abriéndose durante la tarde, y el *Aurora* pasó a través de amplias extensiones de pequeñas placas sueltas y escombros de hielo. El avance fue bueno hasta que la oscuridad los obligó a detenerse. La mañana siguiente, la banquisa estaba más densa. Stenhouse puso en condiciones operativas un timón de

fortuna preventivo (la ponderada vela cangreja), pero no pudo alcanzar suficiente arrancada para gobernar. Por la tarde se veían anchos canales hacia el noroeste, y el barco llegó a cuatrocientos metros del canal más cercano antes de ser detenido por el denso hielo. Volvió a golpear severamente contra el hielo por la noche, y el vigía permaneció con las defensas para amortiguar los embates más peligrosos.

A la mañana siguiente, temprano, Stenhouse arrió el timón de fortuna, al que le fijó cabos de gobierno, para que estos se arrastraran sobre la superficie del agua, y se desplazó hacia el NNO a través del denso hielo. Ese día avanzó veintiséis kilómetros en un curso errático y luego pasó una incierta noche con el buque nuevamente en el hielo, golpeado violentamente. Los intentos de avanzar hasta un canal abierto por la mañana del 13 no tuvieron éxito. A primera hora de la tarde, se avanzó un poco, con los hombres listos para mantener el hielo alto alejado, y a las 16:50, el *Aurora* atravesó el hielo principal. Les llevó una hora montar el timón de fortuna en su posición de trabajo por debajo de la bovedilla, y luego el barco se desplazó lentamente hacia el norte. Delante seguía habiendo hielo, y los témpanos y los gruñones eran una amenaza constante en las horas de oscuridad. Aún quedaba por hacer un trabajo difícil, puesto que los témpanos y el hielo disperso se extendían en todas direcciones, pero a las 14:00 del 14 de marzo, el *Aurora* cruzó el último cinturón de la banquisa a una latitud de 6z° 17, 5' S, longitud 157° 31' E. «Ordené doble ración de bebida para toda la tripulación», dice Stenhouse, «y lanzamos tres toques de despedida a la banquisa con el silbato».

El *Aurora* no estaba aún libre de problemas, pero no hace falta describir en detalle el viaje hasta Nueva Zelanda. Cualquier intento por llegar al estrecho de McMurdo ahora estaba descartado. Stenhouse tenía un buque golpeado, sin timón, con apenas unas pocas toneladas de carbón en las carboneras, y navegó dificultosamente hacia el norte con mal tiempo contra persistentes vientos adversos y mareas en contra. El timón de fortuna necesitaba cuidados constantes, y la falta de carbón hizo imposible obtener el mejor servicio de los motores. Había momentos en que el barco no podía avanzar y se entregaba, impotente, a un confuso oleaje o se elevaba en medio de mares montañosos. Tenía escasez de hombres, y uno o dos de

ellos estaban creando más dificultades. Sin embargo, Stenhouse exhibió en todo momento un magnifico arte de navegar y una tenaz perseverancia. Logró con éxito uno de los viajes más difíciles que se conozcan, en un océano traicionero y famoso por sus tormentas. El 23 de marzo estableció comunicación por radio con la estación Bluff, Nueva Zelanda, y al día siguiente se puso en contacto con Wellington y Hobart. El oficial naval en aguas de Nueva Zelanda ofreció ayuda, y más tarde se dispuso que el remolcador *Plucky* del puerto de Otago fuera al encuentro del *Aurora* fuera de Puerto Chalmers. Aún faltaba pasar por malos días. El timón de fortuna prácticamente fue arrastrado y debió sacarse en medio de un mar embravecido. Stenhouse siguió adelante, y la mañana del 2 de abril, el *Aurora* se unió al *Plucky* y fue remolcado. Llegó a Puerto Chalmers la mañana siguiente y fue recibido con la cálida hospitalidad que Nueva Zelanda siempre ha demostrado hacia los exploradores de la Antártica.

CAPÍTULO XVII
EL ÚLTIMO RESCATE

Cuando llegué a Nueva Zelanda a principios de diciembre de 1916, encontré que los arreglos para el rescate ya estaban hechos. El gobierno de Nueva Zelanda se había encargado de la tarea a principios del año, antes de que yo me pusiera en contacto con el mundo exterior. Los gobiernos de Gran Bretaña y de Australia estaban prestando ayuda financiera. Durante el año, el *Aurora* había sido reparado y reequipado en Puerto Chalmers a un coste considerable y había sido abastecido con provisiones y carbón para el viaje al estrecho de McMurdo. Mi viejo amigo, el capitán John K. Davis, que fue miembro de mi primera expedición antártica en 1907-1909 y que, luego, comandó el buque del Dr. Mawson en la expedición antártica australiana, había sido puesto al mando del *Aurora* por ambos gobiernos, y había contratado a oficiales, ingenieros y tripulación. El Capitán Davis llegó a Wellington con el fin de verme a mi arribo, y oí su relato de la situación. Yo también me reuní con el Ministro de Marina, el difunto Dr. Robert McNab, un amable y simpático escocés que se interesó personalmente en la expedición. Stenhouse también se encontraba en Wellington, y debo decir otra vez aquí que su relato del viaje y de la deriva en el *Aurora* me llenó de admiración por su valor, su arte de navegar y su ingenio.

Después de analizar la situación en detalle con el Dr. McNab, estuve de acuerdo en que deberían seguir en pie los preparativos ya hechos para la expedición de rescate. El tiempo era importante, y había dificultades para

hacer cualquier cambio de planes o de control en el último momento. Después de que el capitán Davis hubiera estado trabajando durante algunos meses, el gobierno aceptó entregarme el *Aurora* libre de responsabilidad para su regreso a Nueva Zelanda. Se decidió, por lo tanto, que el capitán Davis llevara el barco al estrecho de McMurdo y que yo fuera con él para hacerme cargo de las operaciones en tierra que pudieran ser necesarias. «Firmé un contrato» por un salario de 1 chelín mensual, y zarpamos de Puerto Chalmers el 20 de diciembre de 1916. Una semana más tarde, divisamos el hielo otra vez. El *Aurora* pasó con bastante rapidez por la banquisa y se internó en las aguas libres del mar de Ross el 7 de enero de 1917.

El capitán Davis ubicó al *Aurora* a lo largo del borde de hielo que había frente al cabo Royds la mañana del 10 de enero, y yo desembarqué con un grupo para buscar algún registro en la cabaña levantada allí por mi expedición en 1907. Encontré una carta que decía que el grupo del mar de Ross estaba en el cabo Evans y, cuando estaba regresando al barco, divisamos a seis hombres, con perros y un trineo, que venían desde la dirección del cabo Evans. A las 13:00, este grupo subió a bordo, y nos enteramos de que de los diez miembros de la expedición que habían quedado atrás cuando el *Aurora* soltó sus amarras el 6 de mayo de 1915, siete habían sobrevivido; entre ellos se encontraban: A. Stevens, E. Joyce, H. E. Wild, J. L. Cope, R. W. Richards, A. K. Jack, I. O. Gaze. Estos siete hombres estaban bien, aunque mostraban signos de la terrible experiencia por la que habían pasado. Nos contaron acerca de la muerte de Mackintosh, Spencer-Smith y Hayward, y de su angustiosa espera del rescate.

Lo único que quedaba por hacer era una búsqueda final de los cuerpos de Mackintosh y Hayward. No había posibilidad de que ninguno de los dos estuviera vivo. Habían estado sin equipos cuando la ventisca rompió el hielo por el que estaban cruzando. Habría sido imposible que sobrevivieran más de unos días, y ahora habían pasado ocho meses sin noticias de ellos. Joyce ya los había buscado al sur de la lengua del glaciar. Consideré que debía hacerse otra búsqueda en dos direcciones: la zona al norte de la lengua del glaciar y el viejo depósito frente a *Butler Point*, e hice un informe para el capitán Davis a tal fin.

El 12 de enero, el barco llegó a un punto que se encontraba a casi nueve kilómetros al este de *Butler Point*. Llevé a un grupo a través de hielo rocoso y lleno de agua hasta menos de treinta metros del hielo del pie de los montes, pero debido a los altos acantilados y al hielo suelto y medio derretido, no pudimos desembarcar. El hielo terrestre se había separado en la posición del corte de marcaciones del depósito, pero era visible en la forma de dos grandes témpanos varados al norte del cabo Bernacchi. No había señales del depósito ni de que ninguna persona hubiera visitado las cercanías. Regresamos al barco y seguimos a través del estrecho hasta el cabo Bernacchi.

Al día siguiente, desembarqué con un grupo a fin de inspeccionar el área al norte de la lengua del glaciar, incluida la isla Razorback, en busca de rastros de los dos hombres perdidos. Llegamos a la cabaña del cabo Evans a las 13:30, y Joyce y yo salimos a las 15:00 hacia las islas Razorback. Realizamos una búsqueda por ambas islas y regresamos a la cabaña a las 19:00. La búsqueda había sido infructuosa. El 14, comencé a buscar con Joyce el lado norte de la lengua del glaciar, pero la nieve que se había amontonado en la superficie, con viento del sureste, hizo que decidiera no continuar, puesto que el hielo se estaba moviendo rápidamente en el extremo del cabo Evans, y la laguna entre la cabaña y la isla Inaccesible se estaba agrandando. El viento aumentó por la tarde. Al día siguiente, sopló una ventisca del sureste, con mucha nieve acumulada en las islas. Consideré que no era seguro usar el trineo ese día, en particular porque el hielo se estaba separando del lado sur del cabo Evans y se dirigía a la laguna. Pasamos el día ordenando la cabaña.

El 16, nos levantamos a las 3:00. El tiempo era bueno y calmo. Salí con Joyce a las 4:20 en dirección sur y avanzamos lo más rápido que pudimos. Llegamos a la lengua del glaciar a un punto que se encontraba aproximadamente a dos kilómetros y medio del extremo del lado del mar. En donde no había acantilados escarpados, había una ladera de nieve pareja hasta la cima. Desde arriba, buscamos con catalejos; no se veía nada, excepto hielo azul, agrietado, sin protuberancias.

Bajamos y, un poco corriendo, otro poco caminando, avanzamos unos cinco kilómetros hacia la base del glaciar, pero vi que no había la menor

posibilidad de encontrar ningún resto debido a las enormes acumulaciones de nieve que había en donde se podía acceder a los acantilados. En la base de los empinados acantilados había nieve acumulada de entre tres y cinco metros de altura. Regresamos a la cabaña a las 9:40 y casi inmediatamente nos dirigimos al barco. Consideraba que todos los lugares donde era probable que estuvieran los cuerpos de Mackintosh y Hayward ya habían sido registrados. No tenía dudas de que habían encontrado la muerte al romperse el hielo fino cuando se levantó la ventisca el 8 de mayo de 1916. Durante mi ausencia de la cabaña, Wild y Jack habían erigido una cruz en memoria de los tres hombres que habían perdido la vida al servicio de la expedición.

El capitán Davis llevó el barco hacia el norte el 17 de enero. Las condiciones del hielo eran desfavorables, y la banquisa impedía el paso. Permanecimos en la costa oeste hacia la isla Dunlop y la seguimos hasta Puerto Granite. No se veía ninguna marca ni depósito. El *Aurora* llegó a la banquisa principal, a casi cien kilómetros del cabo Adare, el 22 de enero. El hielo estaba cerrado más adelante, y Davis se dirigió hacia el sur en aguas libres para esperar a que mejoraran las condiciones. El 28 de enero, un viento fuerte del noroeste permitió que el barco pasara entre la banquisa y la tierra frente al cabo Adare, y cruzamos el Círculo Antártico el último día del mes. El 4 de febrero, Davis envió un informe formal al gobierno de Nueva Zelanda por radio, y el 9 de febrero, el *Aurora* atracó en Wellington. Fuimos recibidos por el pueblo de Nueva Zelanda como hermanos que regresaban.

CAPÍTULO XVIII
LA FASE FINAL

Los capítulos anteriores de este libro representan la narración general de nuestra expedición. El hecho de que no lográramos cumplir con el objetivo que teníamos no se debió, me atrevo a afirmar, a ningún descuido ni falta de organización, sino a los sobrecogedores obstáculos naturales, en especial a las severas condiciones sin precedentes del verano del lado del mar de Weddell. Sin embargo, a pesar de que la expedición fue un fracaso en un aspecto, creo que fue exitosa en muchos otros. Se llevó a cabo una gran cantidad de trabajo científico. Las observaciones meteorológicas, en particular, tienen una relevancia económica. El trabajo hidrográfico en el mar de Weddell ha contribuido mucho para aclarar el misterio de este, el mar menos conocido de todos. Los resultados científicos más detallados deberán esperar hasta un momento más apropiado, cuando prevalezcan condiciones más estables. Entonces, se podrán determinar los resultados.

Para el crédito de la expedición, se puede decir con toda seguridad que la camaradería y la inventiva de los miembros de la expedición fueron dignas de las mayores tradiciones del servicio polar, y fue un privilegio para mí tener a mi mando a hombres que, a través de los días sombríos y la tensión y el esfuerzo del peligro constante, se mantuvieron animados y llevaron a cabo su trabajo sin pensar en ellos mismos y sin querer ser el centro de atención. La energía y la resistencia que mostraron en la Antártica las trasladaron a la gran guerra en el Viejo Mundo. Y tras haber seguido nuestro destino en el Sur, tal vez el lector esté interesado en saber que

prácticamente todos los miembros de la expedición fueron empleados en una u otra rama de las fuerzas armadas activas durante la guerra. Varios siguen en el extranjero, y por esta misma razón, me ha sido imposible obtener ciertos detalles para este libro.

De los cincuenta y tres hombres que regresaron de los cincuenta y seis que viajaron al Sur, hasta el momento tres han muerto y cinco han sido heridos. Han ganado cuatro condecoraciones, y varios miembros de la expedición han recibido menciones de elogios. McCarthy, el mejor y más eficiente de los marinos, siempre alegre en las circunstancias más difíciles, y a quien, por esas mismas razones, escogí para el viaje en bote a Georgia del Sur, murió en su puesto de combate en el Canal. Cheetham, el veterano de la Antártica, que había estado con más frecuencia al sur del Círculo Antártico que cualquier otro hombre, murió ahogado cuando el buque en el que estaba sirviendo fue hundido por un torpedo, unas semanas antes del Armisticio. Ernest Wild, hermano de Frank Wild, murió mientras estaba dragando minas en el Mediterráneo. Mauger, el carpintero del *Aurora*, fue gravemente herido mientras servía en la Infantería de Nueva Zelanda, de modo que ya no puede dedicarse a su oficio. Ahora es empleado del gobierno de Nueva Zelanda. Los dos cirujanos, Macklin y McIlroy, prestaron servicio en Francia e Italia. McIlroy fue gravemente herido en Ypres. Frank Wild, en vista de su experiencia única con el hielo y las condiciones del mismo, fue enviado de inmediato al frente al norte de Rusia, donde su empeño y su capacidad le valieron los mayores elogios.

Macklin primero sirvió con el regimiento de York y después fue transferido como oficial médico al Cuerpo de Tanques (*Royal Tank Corps*), donde desempeñó una gran labor. Al ir al frente italiano con su batallón, ganó la Cruz Militar por su valentía al cuidar a los heridos bajo fuego.

James se alistó en el Real Cuerpo de Ingenieros, en la Sección de Fonolocalización, y después de pasar mucho tiempo en el frente, se le ofreció trabajo en la Escuela de Fonolocalización para enseñar a otros oficiales este último agregado científico al arte de la guerra.

Wordie fue a Francia con la Real Artillería de Campaña y fue gravemente herido en Armentiéres.

Hussey estuvo en Francia durante dieciocho meses con la Real Artillería Pesada, y prestó servicio en toda gran batalla, desde Dixmude hasta San Quintín.

Worsley, conocido por sus amigos como *Depth-Charge Bill*[20], debido al éxito que tuvo con ese método particular en la destrucción de submarinos alemanes, obtuvo la Orden al Servicio Distinguido y tres submarinos en su haber.

Stenhouse, que comandó el *Aurora* después del desembarco de Mackintosh, estaba con Worsley como su segundo en jefe cuando uno de los submarinos alemanes fue embestido y hundido, y recibió la Cruz al Servicio Distinguido por su participación en el combate. Luego recibió el mando de un Buque Misterioso[21] y peleó en varias oportunidades contra submarinos enemigos.

Clark prestó servicio en un dragaminas. Greenstreet fue empleado con las barcazas en el Tigris. Rickenson fue nombrado Teniente Ingeniero de la Real Armada. Kerr regresó al Servicio Mercante como ingeniero.

La mayoría de los miembros de la tripulación del *Endurance* sirvieron en dragaminas.

Del grupo del mar de Ross, Mackintosh, Hayward y Spencer-Smith murieron por su patria igual que cualquiera de los que dieron su vida en los campos de Francia o Flandes. Hooke, el operador de radio, ahora pilota una aeronave.

Casi todos los miembros de la tripulación del *Aurora* se alistaron en las Fuerzas de Campaña de Nueva Zelanda y prestaron servicio activo en uno u otro de los muchos escenarios de la guerra. Varios han sido heridos, pero ha sido imposible obtener detalles.

A mi regreso, después del rescate de los sobrevivientes del grupo del mar de Ross, ofrecí mis servicios al gobierno y fui enviado en una misión a América del Sur. Cuando esta concluyó, fui nombrado Mayor y fui al norte de Rusia a cargo del Equipo y Transporte Ártico, y conmigo estaban Worsley, Stenhouse, Hussey, Macklin y Brocklehurst, que iba a venir al Sur con nosotros, pero que, como oficial de profesión, se volvió a alistar en su unidad cuando estalló la guerra. Lo habían herido tres veces y estuvo en el retiro de Mons. Worsley fue enviado al frente de Arcángel, donde

desempeñó un excelente trabajo, y los demás sirvieron conmigo en el frente de Murmansk. Las columnas móviles allí tenían exactamente la misma ropa, equipos y comidas para los viajes en trineo que teníamos nosotros en la expedición. No se reparó en gastos para obtener lo mejor de todo para ellos, y como resultado, no se informó ni un solo caso de congelación evitable.

Si tomo la expedición como una unidad, de cincuenta y seis hombres murieron tres en la Antártida, tres cayeron en acción y cinco fueron heridos, de modo que nuestras bajas han sido bastante altas.

Aunque algunos se han ido, quedaron bastantes para cooperar y formar un núcleo para la próxima expedición, cuando los tiempos turbulentos hayan pasado y se pueda volver a emprender la exploración científica en forma legítima.

FIN DE

SUR

RELATO DE LA EXPEDICIÓN DEL *ENDURANCE*

SIR ERNEST HENRY SHACKLETON, CVO, OBE, FRGS (Kilkea, condado de Kildare, Irlanda, 15 de febrero de 1874 - Georgia del Sur, 5 de enero de 1922) fue un explorador polar anglo-irlandés, una de las principales figuras de la conocida como Edad heroica de la exploración de la Antártida. Su primera experiencia en las regiones polares fue como tercer oficial de la Expedición Discovery (1901-1904) del capitán Robert Falcon Scott, de la cual tuvo que regresar prematuramente por motivos de salud. Determinado a resarcirse de lo que él sintió como un fracaso personal, retornó a la Antártida en 1907 como líder de la Expedición Nimrod. En enero de 1909 él y sus tres compañeros hicieron una marcha que les llevó al punto más al sur jamás hollado por el hombre en la Antártida, en la latitud 88° 23′ S, a unos 190 km del Polo Sur. Por este logro, a su vuelta a casa, Shackleton fue nombrado sir por el rey Eduardo VII.

Al acabar la carrera por la conquista del Polo Sur con la victoria del noruego Roald Amundsen, Shackleton centró su atención en lo que él consideró el último gran objetivo de los viajes en la Antártida: cruzar el continente helado de punta a punta pasando a través del polo. Para este fin hizo los preparativos de lo que acabaría llamándose Expedición Imperial Transantártica (1914-1917). Sin embargo, la mala suerte se cebó con la empresa cuando su barco, el Endurance, quedó atrapado en una banquisa de hielo que lo fue aplastando lentamente y lo acabó hundiendo. Los exploradores estuvieron aislados más de dos años, pero gracias a la

habilidad de su líder consiguieron regresar todos con vida del continente helado, una hazaña que llevó a Shackleton a ser considerado un héroe. En 1921 el explorador organizó un nuevo viaje a la Antártida con fines científicos, la Expedición Shackleton–Rowett, pero antes de que esta llegara al continente helado, Ernest Shackleton sufrió un ataque al corazón y murió mientras su barco, el Quest, estaba amarrado en las islas Georgias del Sur. Fue enterrado allí por deseo de su esposa.

Shackleton tuvo una vida inquieta e insatisfecha. En su empeño por hacer fortuna puso en marcha numerosos negocios y proyectos, ninguno de los cuales prosperó. Sus asuntos financieros nunca fueron bien gestionados y murió muy endeudado. Tras su fallecimiento la prensa lo ensalzó, pero pronto su recuerdo cayó en el olvido mientras la reputación heroica de su rival Robert Scott permanecía en lo más alto durante décadas. Shackleton fue «redescubierto» a fines del siglo XX y pronto se convirtió en una figura de culto y un modelo de liderazgo a seguir como alguien que, en circunstancias extremas, mantuvo unido a su equipo en una historia de supervivencia descrita por la historiadora Stephanie Barczewski como «increíble».

Notas

[1] Es triste decirlo, pero una parte de los miembros de esta expedición aún volvieron a tiempo de enrolarse en el ejército y morir en las trincheras durante la I Guerra Mundial (N. del E.). <<

[2] *Islas Fakland* en Argentina reconocidas por la ONU como Islas Malvinas (N. del E.). <<

[3] Para convocar a los hombres que formarían parte de su expedición, Shackleton publicó el siguiente anuncio: «Se buscan hombres para un viaje peligroso. Sueldo bajo. Frío extremo. Largos meses de absoluta oscuridad. Peligro constante. No hay seguridad de volver con vida. Honor y reconocimiento en caso de éxito». (N. del E.). <<

[4] El *RMS Aquitania* fue un transatlántico botado en 1913. Duró poco como lujoso navío de pasajeros, pues fue confiscado por la Royal Navy en 1914, para prestar servicios durante la Primera Guerra Mundial, como transporte de tropas y buque hospital. (N. del E.). <<

[5] *Literalmente* cielo de agua, *indica mar libre en las tierras polares. (N. del E.).* <<

[6] Un *nunatak* del inuit *nunataqj* es un pico montañoso que emerge del territorio cubierto por un glaciar o campo de hielo. (N. del E.). <<

[7] El hoosh es un guiso espeso a base de pemmican u otra carne y espesante, tal como galletas molidas y agua. (N. del T.). <<

[8] *El lector conocerá, sin duda, la expedición de Nansen a bordo del* Fram, *barco que se diseñó expresamente para dejarse atrapar en el hielo e ivernar a la deriva con toda comodidad* (Hacia el Polo, *Interfolio, 2010). Soluciones para evitar el desastre que se produjo con el* Endurance *existían 20 años antes. Incluida, como no, la drástica solución de Amundsen durante su paso del noroeste dinamitando algunas placas de hielo para abrirse paso. (N. del E.).* <<

[9] Dump significa vertedero en español. (N. del T.). <<

[10] En meteorología, un *willywaw* o *williwaw* es una repentina ráfaga de viento que desciende desde una costa montañosa al mar. (N. del T.). <<

[11] Finneskoe, *botas de piel de reno con el pelo en la parte externa. (N. del E.)*. <<

[12] Versos pertenecientes a *The Rime of the Ancient Mariner*, (*La balada del viejo marinero*) de Samuel Taylor Coleridge. (N. del E.). <<

[13] *Personaje de* David Copperfield, *de Charles Dickens. (N. del E.).* <<

[14] Una *rimaya* o *Bergschrund* (término de origen germánico usado en glaciología) es una grieta transversal u horizontal extensa, estrecha y profunda, que suele formarse en los extremos superiores de un glaciar de circo. En invierno, suelen quedar ocultas bajo la nieve. (N. del E.). <<

[15] Agag *es un personaje bíblico, libro primero de Samuel, capítulo 15, versículo 32: «Después dijo Samuel: Traedme a Agag rey de Amalee. Y Agag vino a él delicadamente». (N. del E.).* <<

[16] Sennegrass, *Carex Versicaria, planta utilizada como aislante en las regiones polares. El nombre de* sennegrass *es originario del bokmal, (noruego). (N. del E.).* <<

[17] *Se refiere a uno de los campamentos de la Expedición del* Terra Nova *Puede leerse sobre esta malograda y última expedición del capitán Scott su* Diario del Polo Sur, *Interfolio 2011. (N. del E.)*. <<

[18] Cordones irregulares y agudos formados sobre una superficie nevada por la acción erosiva del viento. (N. del E.). <<

[19] Bergstrom *en el original. (N. del E.)*. <<

[20] *La carga de profundidad* (depth charge *en inglés) es el arma antisubmarina por excelencia, y es a la vez extraordinariamente simple. La eficacia de las cargas de profundidad fue mayor durante la Primera Guerra Mundial, pues los submarinos no podían operar a grandes profundidades. (N. del E.).* <<

[21] En la Primera Guerra Mundial él termino Buque Misterioso (*Mistery Ship*) se refería originalmente a un buque que se utilizaba como señuelo para atraer submarinos alemanes. (N. del E.). <<

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library